SZKWAŁ



ROK V NR. 6

CZERWIEC 1937 R.

Kronika miesięczna

VII Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Kolonialnej. W dniach 7 i 8 maja odbył się w Poznaniu VII Walny Zjazd Delegatów, który zgromadził około 1000 przedstawicieli Ligi Morskiej i Kolonialnej z całej Polski.

W dniu otwarcia Zjazdu odbyła się w kościele św. Marcina uroczysta msza św., poczym w auli uniwersyteckiej nastąpiła inauguracja Zjazdu.

Obrady zagaił prezes Rady Głównej min. J. Kożuchowski.

Na zakończenie Zjazdu przybył na obrady wicepremier inż. Eugeniusz Kwiatkowski, który wygłosił do zebranych mocne przemówienie. W dniu ukończenia obrad zjazdowych min. E. Kwiatkowski w towarzystwie p. o. Prezesa Zarządu Głównego LMK, gen. St. Kwaśniewskiego i dyr. J. Dębskiego udał się do Gdyni, gdzie zwiedził budujące się objekty gospodarcze w porcie i mieście.

Wycieczka delegatów Zjazdu, jaka w tym samym czasie przybyła do Gdyni, złożyła na Oksywiu u grobu gen. G. Orlicz-Dreszera hołd Jego pamięci.

Przebieg VII Walnego Zjazdu Delegatów miał charakter niezwykle podniosły, poważny i był wyrazem dojrzałości społeczeństwa w sprawach morskich i kolonialnych.

*

Generał broni Kazimierz Sosnkowski członkiem Rady Głównej LMK. Obradujący w Poznaniu Walny Zjazd Delegatów LMK wybrał na członka Rady Głównej — gen. broni Kazimierza Sosnkowskiego, Przewodniczącego Funduszu Obrony Morskiej. Jednocześnie Zjazd powziął jednomyślnie uchwałę, aby władze Ligi zwróciły się do generała broni Kazimierza Sosnkowskiego z prośbą o przyjęcie kierownictwa nad pracami Ligi Morskiej i Kolonialnej.

*

Rada Naczelna Akademickiego Związku Morskiego. W końcu kwietnia na tydzień prawie przed Zjazdem Delegatów Ligi Morskiej i Kolonialnej w Poznaniu obradowała w Warszawie Rada Naczelna AZM. Przedmiotem posiedzenia Rady były sprawy programowe i organizacyjne AZM-u. Sprawozdania poszczególnych oddziałów wykazały dalszą żywotność organizacji tak w sensie oddziaływania na środowisko akademickie, jak również realizowania pracy programowej.

Dużo uwagi Rada Naczelna poświęciła sprawom reorganizacji studiów w kierunku przystosowania ich do potrzeb morskich i kolonialnych oraz zagadnieniom seminariów morskich i kolonialnych.

Z pośród wszystkich oddziałów Akademickiego Związku Morskiego w pracy nad szerzeniem znajomości problemów morskich i kolonialnych wśród młodzieży akademickiej, w organizowaniu proseminariów i seminariów, wysunął się na czoło w chwili obecnej oddział warszawski AZM.

*

Zainteresowanie sprawami morza i kolonii na Uniwersytecie Lubelskim. Z lubelskiego terenu akademickiego otrzymaliśmy skromne sprawozdanie z prac młodzieży, zrzeszonej w poszczególnych organizacjach akademickich, prowadzących wśród młodzieży propagandę spraw morza i kolonii.

Najliczniejsze zrzeszenie stanowi korporacja „Korabja“, założona jeszcze w roku 1927.

Najbardziej realnym dorobkiem „Korabji“ jest stworzenie seminarium ekonomicznego, gdzie prowadzone są naukowe prace na temat kwestii kolonialnej i kolonizacyjnej. W opracowywaniu są w tej chwili tematy kolonialne, dotyczące Ameryki Południowej i Afryki.

Znacznie później, bo w roku 1933 powstała druga korporacja „Gdynia“, która prace swe również skierowała na odcinek morski i kolonialny. Pozytywny dorobek „Gdyni“ obok udziału w pracach seminarium ekonomicznego wyraża się poza tym opracowaniem bibliografii, dotyczącej Ameryki Południowej. Owa bibliografia obejmuje około 300 pozycyj w językach: polskim, niemieckim, francuskim, angielskim i portugalskim.

Najpóźniej, bo w r. 1935 powstał na terenie lubelskim oddział akademicki LMK.

Ogólna liczba członków tych trzech zrzeszeń akademickich o odmiennej strukturze organizacyjnej a tych samych celach, — wynosi 177 osób.

Sądząc z dotychczasowych wyników pracy na terenie morskim i kolonialnym, a raczej kolonialnym, młodzież lubelska z całym zapałem i entuzjazmem zrozumiała wagę spraw morza i kolonii.

Nasuwa się tylko jedno pytanie. Czy jednak młodzież lubelska nie mogłaby znaleźć jakiejś wspólnej płaszczyzny pracy. Bo dość dziwnie wygląda, że na terenie małego stosunkowo miasta istnieje aż trzy nie różniące się celami programowymi, tylko strukturą — organizacje.

Czy, biorąc pod uwagę zapał młodzieży lubelskiej do pracy nad problemami morsko-kolonialnymi — nie z większym pożytkiem dla sprawy będzie jakaś wspólna forma organizacyjna?

*

Tablica ku czci Marszałka J. Piłsudskiego na ORP „Wicher“. W ramach uroczystości żałobnych, jakie odbyły się w Gdyni w drugą rocznicę śmierci Wielkiego Marszałka, odsłonięta została na pokładzie ORP „Wicher“ tablica dla upamiętnienia podróży morskiej, jaką Marszałek odbył na tym okręcie w roku 1931 z Funchalu do Gdyni. Tekst tablicy jest następujący: **„Dla upamiętnienia pierwszej w w dziejach Polski podróży morskiej w roku 1931 Naczelnego Wodza, Marszałka Józefa Piłsudskiego, tablicę ufundowało społeczeństwo gdyńskie 12 maja 1937 roku“.**

Uroczystość, obok oficjalnych przedstawicieli władz zgromadziła licznie społeczeństwo gdyńskie.

*

Witamy ORP „Grom“! W dniu 16 maja przybył do Gdyni największy polski kontrtorpedowiec „Grom“. Powitanie nowego okrętu, przybywającego do służby pod wojenną banderą, odbyło się bardzo skromnie. Na powitanie ORP „Grom“ wyruszył ORP „Podhalanin“, który na trawersie latarni Bór — wywiesił sygnał: „Serdecznie witamy u brzegów ojczystych“. Zbliżając się do wejścia portowego ORP „Grom“ oddał salut dowódcy 11 strzałami armatnimi.

ORP „Grom“ zbudowany został w stoczni angielskiej J. Samuel White w Cowes na wyspie Wight, gdzie wykończany jest bliźniaczy okręt „Błyskawica“. Nowy okręt „Grom“ jest jednym z najsilniejszych i największych kontrtorpedowców na świecie.

Zdawać by się mogło, że fakt powiększenia stanu naszej skromnej dotąd siły wojennej na morzu o nowy okręt jest dostatecznym powodem, aby z chwili przybycia „Gromu“ uczynić wielkie, uroczyste święto.

A tymczasem odbyło się wszystko po cichutku. Wprawdzie w ramach nadchodzącego Święta Morza przewidywana jest uroczystość, poświęcona temu wydarzeniu morskiemu, jednak należy się obawiać, że waga tej chwili nie będzie mogła być zbyt wyraźnie podkreślona ze względu na szereg różnych, równie atrakcyjnych imprez świętomorskich.

CENA 60 GROSZY

SZKWAŁ

Nr. 6 CZERWIEC 1937

Ś. p. Juliusz Dreszer

Ś. p. Juliusz Dreszer urodzony w 1892 r., wychowywany w szlachetnej atmosferze życia rodzinnego domu Dreszerów, nacechowanego urokiem stałej gotowości służenia sprawie polskiej, nie pojmował inaczej swego życia młodzieńczego, jak tylko potrzebą uzupełnienia go przez poświęcenie i zajęcie się sprawami ideowymi. Już jako uczeń III-ej klasy gimnazjum częstochowskiego bierze czynny udział w walce o prawa języka ojczystego w szkołach. Walkę tę prowadzi z entuzjazmem i przeświadczeniem o słuszności sprawy.

Ś. p. Juliusz Dreszer aż do ukończenia szkoły średniej, t. j. do 1910 r., organizuje na terenie szkolnym komórki — ideowej organizacji Młodzieży Narodowej, bierze w niej czynny udział. Po ukończeniu szkoły, jako słuchacz kursów handlowych im. A. Zielińskiego w Warszawie, stanowi jeden z poważniejszych filarów ruchu niepodległościowego Młodzieży Narodowej, przechodząc wszystkie stopnie organizacyjne tego ugrupowania, poprzez Pet i Zet.

Zawsze pełen wiary i entuzjazmu, pełen energii i opromieniony ideą Niepodległości, przystępuje do tajnych organizacyj wojskowych, które nieziszczone marzenia zbrojnej walki o Niepodległą Polskę, usiłują wcielić w czyn, w postaci zorganizowania przyszłych formacyj wojskowych polskich. Nic więc dziwnego, że w okresie wybuchu wojny światowej w 1914 r. ś. p. Juliusz Dreszer zjawia się w Częstochowie i rozpoczyna działalność niepodległościową wśród starszego społeczeństwa.

Czasu na podjętą pracę ma niewiele, gdyż pociągają go Legiony Komendanta Józefa Piłsudskiego; już z końcem 1914 r. wstępuje do 1-go pułku ułanów I-ej Brygady i tam pozostaje aż do 1917 r. Przebieg służby legionowej Juliusza Dreszera nacechowany był ofiarnością, poświęceniem i bohaterstwem, tak swoistymi objawami jego charakteru i usposobienia. W gromadzie legionowej był przyjacielem, bratem, opiekunem i przewodnikiem w najgorszych chwilach okresu legionowego, nigdy nie zatracił poczucia honoru i wiary w spełnienie zamierzeń wielkich.

Zawsze gotów na wezwanie do czynnej akcji, odkomenderowany zostaje w 1917 r. do POW, gdzie pełni swe zaszczytne obowiązki z całkowitym oddaniem się sprawie.

W 1918 r. wraca do wojska i jako dowódca szwadronu 11 pułku ułanów w randze porucznika, pod Przemyślem dzielnie przeciwstawia się nieprzyjacielowi.

Do 1921 r. pozostaje w wojsku, jako adiutant inspektora kawalerii gen. Kaweckiego, a następnie jako adiutant I-go pułku szwoleżerów. W wojnie bolszewickiej pełen zapału i poświęcenia zawsze jest w miejscach najbardziej zagrożonych i właściwym tylko sobie entuzjazmem i wiarą zachęca do wytrwania.

W 1921 r. przechodzi do rezerwy w stopniu rotmistrza i wstępuje na wydział prawny Uniwersytetu Warszawskiego. W 1927 roku zostaje adwokatem i nadal pełni obowiązki przewodnika społecznego w zakresie utrwalenia zdobyczy niepodległościowych.

Zawsze czynny umysł Juliusza Dreszera, nieosłabiony przejściami wojennymi, porywający zapał i entuzjazm wysuwa go na czoło prac społecznych.

Na terenie swego zawodu powołuje do życia Koło Adwokatów R. P. — staje na czele oficerów rezerwy I-go pułku szwoleżerów Józefa Piłsudskiego i wespół z bratem swoim ś. p. Generałem G. Orlicz - Dreszerem bierze czynny udział w pracy Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Za świetlaną służbę dla Polski ś. p. Juliusz Dreszer otrzymał szereg zaszczytnych odznaczeń, a mianowicie: krzyż Virtuti Militari, Krzyż Niepodległości, czterokrotny Krzyż Walecznych oraz „Polonia Restituta".

Ubył z szeregów walczących o Polskę i jej przyszłość człowiek, który obdarzony niezwykłą miłością Ojczyzny i umiłowaniem spraw wielkich i szlachetnych kształcił umysły, zagrzewał do wytrwania. Ś. p. Juliusz Dreszer to typ człowieka zdolnego nie tylko do akcji obronnej, lecz przede wszystkim do akcji zdobywczej, mającej na celu wydźwignięcie Polski do rzędu państw wielkich.

MIESIĘCZNIK „*SZKWAŁ*" POWSTAŁ, JAKO PISMO, KTÓRE MIAŁO SZERZYĆ W ŚRODOWISKU MŁODZIEŻOWYM PROPAGANDĘ SPRAW JACHTINGU MORSKIEGO I WYCHOWANIA MORSKIEGO WOGÓLE.

W TYM CELU ZOSTAŁO PRZEJĘTE PRZEZ LIGĘ MORSKĄ I KOLONIALNĄ OD AKADEMICKIEGO ZWIĄZKU MORSKIEGO.

TYMCZASEM, MIMO TEGO ZASADNICZEGO PRZEZNACZENIA, MIMO SPECJALNEGO CHARAKTERU — PISMO TO ZACZĘLI OTRZYMYWAĆ BEZPŁATNIE PRAWIE WSZYSCY CZŁONKOWIE POPIERAJĄCY, O RÓŻNEJ SKALI ZAINTERESOWAŃ — W DODATKU W OLBRZYMIEJ WIĘKSZOŚCI NIE MŁODZIEŻ.

UCHWALONY PRZEZ VII WALNY ZJAZD DELEGATÓW BUDŻET NA ROK OBECNY, JAK RÓWNIEŻ UCHWAŁA KOMISJI WYDAWNICZO - PRASOWEJ TEGO ZJAZDU USTALIŁY, ŻE JEDYNIE „MORZE" I „POLSKA NA MORZU", JAKO PISMA O *CHARAKTERZE OGÓLNYM*, BĘDĄ OTRZYMYWANE PRZEZ CZŁONKÓW BEZPŁATNIE.

PISMA NATOMIAST O *CHARAKTERZE SPECJALNYM*, JAK „SPRAWY MORSKIE I KOLONIALNE", „SZKWAŁ", „GAZETKA MORSKA", WYDAWANE BĘDĄ TYLKO DLA PRENUMERATORÓW.

STOSOWNIE PRZETO DO TYCH UCHWAŁ „SZKWAŁ" JUŻ OD NASTĘPNEGO NUMERU NIE BĘDZIE PRZESYŁANY CZŁONKOM LMK BEZPŁATNIE, LECZ JEDYNIE TYM, KTÓRZY OPŁACĄ PRENUMERATĘ ROCZNĄ W WYSOKOŚCI 6 ZŁOTYCH.

CZŁONKOWIE POPIERAJĄCY, OPŁACAJĄCY 50 GR MIESIĘCZNIE, BĘDĄ MOGLI NATOMIAST OTRZYMYWAĆ BEZPŁATNIE PO 1 EGZ. „MORZA" NA 2 CZŁONKÓW LUB PO 1-YM EGZEMPLARZU „POLSKI NA MORZU" — ZALEŻNIE OD WYBORU.

Słowa dojrzałe

Leżą przede mną uchwały i rezolucje siódmego Walnego Zjazdu Delegatów Ligi Morskiej i Kolonialnej, jaki odbył się w dniach 7 i 8 maja w Poznaniu.

Jak w zwierciadle, w treści tych poszczególnych uchwał przegląda się cała współczesność naszych wysiłków morskich i kolonialnych, mieści się w nich wszystko, co dźwięczy troską o przyszłość, co mówi o nieustannym czuwaniu nad zachowaniem i pomnażaniem wartości, osiągalnych przez wolny dostęp do morza.

Jest to jednocześnie jakby przekrój, zestawienie faktów i pojęć, wyrastających bezpośrednio z ogólnych trosk narodu.

Sprawa kolonialna znalazła w obradach zjazdu miejsce naczelne. Dla sformułowania uchwały, że „naczelnym dążeniem na czas najbliższy winno być dążenie do uzyskania kolonii" — nie potrzeba było demagogicznych przemówień — ani wyczerpujących referatów, gdyż była ona wyrazem widomym zrozumiałych i niezliczonych szczegółów codziennego życia.

Wystarczy bowiem sięgnąć do liczb, do statystyk, zapoznać się z cyfrą naturalnego przyrostu, z potrzebą surowców dla rozwoju przemysłu — by odczuć wagę niezmierną faktu zdążania krok za krokiem ku coraz to dalszym osiągnięciom w dziedzinie kolonialnej.

Zjazd delegatów stwierdzając, że przywóz surowców w ciągu ostatniego dziesięciolecia częściowo tylko został skompensowany eksportem, że płacimy obcym za przewóz, za surowce, że wskutek tego bilans handlowy z państwami, dostarczającymi nam surowca jest przeważnie ujemny — postanowił, że należy dążyć do uzyskanie własnych kolonii.

Jest to cel szczególnie w naszych warunkach trudny do realizacji, dlatego też należy na razie budzić w społeczeństwie siłę i zrozumienie, wypracowywać skutecznie metody działania. Zresztą poza argumentami słuszności, wypływającymi z warunków bytu narodowego i przyszłego rozwoju, Polska ma również prawo do sprawiedliwego udziału w zdobyczach kolonialnych, z uwagi na wspólne ofiary, jakie poniosła na rzecz obecnych zdobyczy świata cywilizowanego.

„Polska, która w rodzinie narodów cywilizowanych niejednokrotnie poniosła wielkie ofiary na rzecz dobra ogólnego, zarówno wysiłkiem zbiorowym, jak przez pracę cywilizacyjno-kulturalną w krajach zamorskich — wybitnych swoich synów — ma moralne prawo domagać się sprawiedliwego udziału w eksploatowaniu terenów zamorskich i uzyskania rynków zbytu dla wytworów swojego przemysłu oraz możności swobodnego osiedlenia nadmiaru swojej ludności na tych terenach".

Poza sprawą surowcową komisja kolonialna zjazdu oświetliła zagadnienie emigracyjne, które w powziętych w tej sprawie uchwałach znalazło swoisty wyraz.

Zagadnienie to rozpatrywane było nie tylko w płaszczyźnie ruchu zamorskiego, lecz pod kątem kolonizacji wewnętrznej i problemu żydowskiego.

Kolonizacja zagraniczna — to w interpretacji Zjazdu jedynie uzupełnienie racjonalnie zorganizowanej kolonizacji wewnętrznej. Na kolonizację taką czekają w pierwszym rzędzie obszary graniczne — wschodnie i zachodnie, gdzie nietrudno dostrzec masowe przechodzenie ziemi polskiej w ob-

ce ręce. I jednocześnie kwestia żydowska winna znaleźć rozwiązanie w płaszczyźnie międzynarodowej. Polska, gdzie znajduje się jedno z największych skupień żydowskich, ma prawo domagać się, aby sprawa emigracji żydowskiej rozstrzygnięta została przy współdziałaniu czynników międzynarodowych.

Lecz zagadnienie surowcowo-emigracyjne to zaledwie mały fragment prac Ligi Morskiej i Kolonialnej, będący zresztą w okresie wzrastania w świadomości społecznej. Istnieje cały szereg spraw, które coraz silniej zrastają się z rytmem życia, których znaczenie rozumie każdy światły obywatel.

Jedną z tych spraw, leżących u podstaw wszelkiego rozumowania naszych wysiłków na morzu — jest przygotowanie obrony morskiej. Poruszyć dla tej sprawy opinię publiczną, udowodnić, że o obronie na lądzie decyduje częstokroć siła morska, że jesteśmy strasznie słabi na morzu — jest rzeczą niezwykle trudną.

A jednak zorganizowany przy Lidze Morskiej i Kolonialnej Fundusz Obrony Morskiej — z pieniędzy społecznych, zebranych z dobrowolnych składek, buduje już łódź podwodną im. Marszałka J. Piłsudskiego. Śladem tych dróg rozlicznych, metod przemawiania do ofiarności społecznej na rzecz obrony morskiej, idzie jednocześnie świadomość konieczności obrony, pragnienie umacniania fundamentów zbrojnego czynu morskiego.

Równorzędność Funduszu Obrony Morskiej z Funduszem Obrony Narodowej — pozwala na dalszy wzrost zbiórki. Toteż Zjazd radził raczej nad przyszłymi metodami upowszechnienia zbiórki, przyjmując w założeniu konieczność jej kontynuowania.

Prawie na tydzień przed Zjazdem, podczas pochodów pierwszomajowych w Gdyni — rzucały się w oczy transparenty z napisem: „Żądamy stoczni okrętowej w Gdyni". Głos ten był wyrazem powszechnej woli robotników gdyńskich. Na Zjeździe sprawa ta znalazła również swą formę w dość kategorycznie brzmiącej uchwale. „Delegaci wszystkich komórek Ligi Morskiej i Kolonialnej w Polsce zwracają się do Pana Ministra Spraw Wojskowych i Pana Ministra Przemysłu i Handlu o natychmiastowe zaniechanie budowy, naprawy okrętów wojennych i statków handlowych za granicą.

Naród jest w stanie pracę tę wykonać własnymi siłami i dlatego stwierdzamy, że po 17 latach panowania nad morzem pod żadnym pozorem nie może istnieć przeszkoda rozbudowy potęgi na morzu na własnych stoczniach...".

Najwymowniej jednak o wysokiej skali obrad i dojrzałości społecznej w dziedzinie spraw morskich świadczą uchwały, powzięte na Komisji Morskiej.

W efektownym tempie gdyńskim, w mnożących się rekordach pracy portowej, w wydłużających się kolumnach cyfr przeładunku — zatraca się prawdziwy obraz pracy morskiej.

Uchwały Zjazdu odsłoniły szereg tych bolączek, wskazując jednocześnie metody zaradcze.

Jedną z tych ważniejszych uchwał Zjazdu, opracowanej na komisji morskiej — to sprawa przystosowania Gdyni do potrzeb przeładunku i należytego powiązania portu z zapleczem. Istnieje bowiem szereg przyczyn, które składają się na ten brak harmonii we współpracy portu z zapleczem. Istniejące połączenia kolejowe nie są dostateczne dla obrotów zaplecza z Gdynią, drogi wodne Wisłą i jej dopływami są w zaniedbaniu, nie ma nawet nowoczesnej drogi samochodowej, któraby łączyła Gdynię ze stolicą Państwa, a sam port pracuje ponad miarę, gdyż zainwestowane urządzenia przeładunkowe, magazyny składowe, linie kolejowe nie są w stanie podołać wzrastającym z dnia na dzień obrotom handlowym portu.

Poza uregulowaniem sprawy sharmonizowania portu gdyńskiego z zapleczem, w zasięgu tego rodzaju spraw wyrasta już bardzo wyraźnie potrzeba skoordynowania wogóle akcji morskiej, ujęcie jej w pewne trwałe formy. Dlatego też Zjazd uznał za konieczne, aby odpowiednie czynniki rządowe ustaliły program morski, którywy przewidywał rozbudowę floty wojennej i handlowej na okres najbliższych 10-ciu lat. Jeszcze raz przy rozpatrywaniu tych spraw poruszona została sprawa przemysłu okrętowego, „który byłby zdolny do zaspakajania wszystkich potrzeb floty wojennej i handlowej".

Osobne miejsce w obradach znalazły sprawa Gdańska i stanu posiadania gospodarczego i narodowościowego na Pomorzu. „Zjazd, stwierdzając, że stan posiadania gospodarczego żywiołu polskiego na Pomorzu nie powiększa się w dostatecznej mierze, wzywa Zarząd Główny do największej czujności nad kształtowaniem się stosunków gospodarczych prowincji nadmorskiej, oraz wskazania czynnikom rządowym konieczności wydatnego poparcia żywiołu polskiego w rolnictwie, rzemiośle, handlu, spółdzielczości i przemyśle".

Zapadły jeszcze uchwały i rezolucje, odnoszące się do zespołu innych zagadnień, reprezentowanych przez Ligę Morską i Kolonialną, jak: żegluga śródlądowa, sprawy propagandowe, obozy i wycieczki i inne.

Nie chodzi jednak w tym sprawozdawczym artykule o podanie całkowitej treści wszystkich uchwał. Jest to ze względu na ich ogrom niemożliwe. Podane są tylko te, które noszą w sobie pewne charakterystyczne znamiona, pozwalające odtworzyć zasadniczy rys siódmego Zjazdu Delegatów.

Gdyby wartość tych uchwał, ich ciężar właściwy objąć jakąś matematyczną formułą, to w perspektywie czasu, w tym stopniowym dojrzewaniu społeczeństwa do udziału w pracach nad utrwalaniem podstaw rozwoju Polski morskiej — ostatni Zjazd znalazł by ocenę najwyższą.

Słowo po słowie, myśl po myśli — wiązały się podczas tych obrad zjazdowych w sens rzeczy waż-

nych, koniecznych, pilnych. Były świadectwem dojrzałości, dowodem pewnej rutyny, powstawały nie w podmuchach chwilowego nastroju, lecz były wyrazem rozwagi i statecznego przemyślenia.

O tej dojrzałości społeczeństwa, zgromadzonego w szeregach Ligi Morskiej i Kolonialnej, o wielkiej roli społecznej organizacji — mówił wicepremier E. Kwiatkowski: ...„W tych trudnych bojach i szarpaninach o każdy grosz, o każde 100.000, o każdy milion, o każdy nowy okręt, molo, skład, nową linię kolejową i nowy dźwig w Gdyni zjawiała się ku pomocy Liga Morska i Kolonialna".

Obfity plon obrad siódmego Walnego Zjazdu Delegatów — nakreśla program prac nie tylko na najbliższy okres czasu. Realizacja wielu spraw, które były przedmiotem obrad Zjazdu, wymaga systematycznego wysiłku w perspektywie lat całych.

Z myślą przeto o zachowaniu ciągłości rozpoczętych prac powzięta została uchwała, odnosząca się do wychowania morskiego młodzieży. „Władze LMK specjalną troską winny otaczać sprawę wychowania morskiego młodzieży, nie szczędząc na to wysiłków i środków, rozumiejąc, iż przyszłe mocarstwowe stanowisko Polski, jej potencjał polityczny i gospodarczy oraz pomyślne rozwiązanie problemu kolonialnego będą ściśle uzależnione od przysposobienia naukowego i technicznego, wartości moralnej, hartu ducha i mocy fizycznej dzisiejszych najmłodszych członków naszej organizacji".

Uchwałą tą LMK zdeklarowała się do troskliwego otaczania opieką wszelkich poczynań młodzieży w zakresie spraw morskich i kolonialnych, do wskazywania metod właściwych, według których rozwijać się winna inicjatywa i przedsiębiorczość młodych.

W uchwałach Zjazdu na temat wychowania morskiego młodzieży, wyrażony jest raczej ogólny zarys — zadań i metod pracy. I słusznie. Stwarza to dla młodzieży większą możność wykazania inicjatywy.

I to jest jeszcze jedna z cech świadczących o dojrzałej atmosferze Zjazdu.

sz.

NASI SĄSIEDZI NAD BAŁTYKIEM

Rozśpiewany kraj - Estonia

Ktokolwiek miał sposobność widzieć w dziesięciolecie niepodległości estońskiej święta śpiewacze na Kadriorgu pod Tallinem, dla tego Estonia pozostanie już — w myśli — na zawsze rośpiewanym, miłującym pieśń zbiorową krajem. Wyobraźmy sobie rozległą, runią zieloną okrytą błoń nad brzegiem siwego Bałtyku, i na zbiegającym lekką pochyłością odcinku błoni ławy z tarcic sosnowych, gdzie siedzi mrowie widzów; w dole zaś, w łuku spiętrzonej stopniami estrady chór kilkunastotysięczny, w którym bierze udział lud wiejski w swych grających barwami strojach, studenci w czapkach korporacyjnych, robotnicy i nauczycielstwo, oddziały strzeleckie i harcerze, starzy i młodzi, kogóż tam zresztą nie ma — sam ów zespół śpiewaczy przecież to setna część z górą całego narodu.

Nieliczny to naród, nie wiele ponad milion głów zaledwie liczący, ale jakże podziwiać trzeba jego niespożytą moc ducha, która mu pozwoliła przetrwać długie stulecia niewoli. Byt niepodległy bowiem pogańskich szczepów i spokój na wolnej ziemi estońskiej kończy się już w połowie XI stulecia, gdy książę Jarosław, syn kijowskiego św. Włodzimierza, na zdobytej rubieży wschodniej wzniósł zamek warowny, nazwany Jurjewem, dokoła którego powstał potem niemiecki Dorpat, dzisiaj po estońsku zwany Tartu. Później, w pierwszych latach XIII w. rozpoczyna się podbój ziem estońskich przez siły zbrojne biskupa bremeńskiego Alberta, którego wspiera król duński wespół z cesarzem niemieckim i papieżem. Opierają się wprawdzie Estończycy przez lat dwadzieścia (1208—1227) obcemu najazdowi, wreszcie jednak ulec muszą, gdy w walce wziął udział osobiście Waldemar II duński i gdy na miejscu zdobytego estońskiego grodziszcza założył „duński gród", co właśnie znaczy estońska nazwa stołecznego Tallina.

Z ukończeniem podboju ziem estońskich rozpoczęły się zkolei walki pomiędzy zdobywcami, a więc pomiędzy kawalerami mieczowymi, biskupami i Danią — walki, przerywane co pewien czas powstaniami ujarzmionych. Wreszcie w połowie XIV stulecia sprzedała Dania udział swój kawalerom mieczowym, po czym cała już Estonia znalazła się pod panowaniem niemieckim.

Był to okres najcięższy bodaj z czasów wielusetletniej niewoli. Szlachta niemiecka w XVI stuleciu ma prawo sprzedawać, darowywać lub zamieniać swych pańszczyźnianych estońskich chłopów; ona też tylko sprawuje nadto nad nimi jedyną władzę sądową aż do wyroków śmierci włącznie.

Jest to już przecież schyłek panowania niemieckiego. Od wschodu na ziemie łotewskie i estońskie prą kniaziowie moskiewscy, torując sobie drogę ku Bałtykowi, a wówczas mistrz sekularyzowanego zakonu kawalerów mieczowych wespół z przedstawicielstwem miast i szlachty inflanckiej zwraca się o opiekę i obronę przeciw moskiewskiemu jarzmu do Polski, północne zaś powiaty estońskie wzywają pomocy szwedzkiej. Ziemie estońskie odtąd przecina w połowie mniej więcej granica polsko - szwedzka, wytknięta układem wileńskim z r. 1561, a biegnąca od nadbałtyckiej Parnawy do północnych brzegów jeziora Pejpus. Z tych też i późniejszych czasów przetrwały do dziś w centralnym archiwum narodowym w Tartu pergaminy z pieczęciami i podpisami królów Stefana Batorego i Zygmunta III, a obok nich pergaminy starostów inflanckich Radziwiłła i Chodkiewicza. Do dziś również trwa w pamięci ludu estońskiego imię dobrego króla Stefana, który karcił upomnieniami niemiecką szlachtą nadbałtycką, iż poddanych swych „tyranizuje i eksploatuje w sposób niesłychany na całym świecie — nawet śród pogan i barbarzyńców".

Niestety, nic więcej poza owymi upomnieniami nie uczyniły tu dla ludu rządy polskie, poddające się nad miarę wpływom prześladującego protestantyzm zakonu jezuitów, — rządy, których schyłek wypełniły nadto długotrwałe wojny ze Szwecją. Z r. 1660 wreszcie — mocą pokoju oliwskiego — przesunięta została granica polsko-szwedzka znacznie na południe, po czym cała już Estonia znalazła się pod władzą Szwecji. Okres ten — to „dobre, szwedzkie

czasy", jak do dziś lud je we wspomnieniach nazywa. Nim jeszcze zakończyły się wojny w Inflantach, już z woli Gustawa - Adolfa utworzony został w roku 1632 w Tartu uniwersytet, wyposażony w rozległe prawa autonomiczne, a słynny później na cały wschód Europy pod nazwą uniwersytetu dorpackiego. W r. 1646 miasto samo — za staraniem burmistrza Warneckego — otrzymało „corpus privilegiorum", podwalinę autonomicznej gospodarki miejskiej, jaka przetrwała aż do drugiej połowy XIX w. Jednocześnie ogranicza Szwecja wszechwładzę szlachty niemieckiej, wywłaszczając ją z dóbr, nieprawnie zagarniętych, tworzy szkoły ludowe z językiem wykładowym estońskim, a wreszcie drukuje estońskie modlitewniki i katechizmy.

Ale i owe dobre szwedzkie czasy nie trwają długo. Już w r. 1710, w wyniku wojen północnych, panem Estonii — gdzie zniszczenie wojenne jest takie, że nawet koguta nie ma, coby zapiał" — panem Inflant i wyspy Oesel (dziś Saaremaa) zostaje car Piotr Wielki. Nowy władca przywraca nadbałtyckiej szlachcie niemieckiej zniesione przez Szwedów przywileje i prawa, po czym, z biegiem lat, wzrasta coraz ucisk ludu estońskiego, gnębionego zarówno przez władze rosyjskie, jak i przez nadbałtyckich baronów.

A mimo to lud estoński się nie wynaradawia; przeciwnie, budzi się w nim i szerzy coraz bardziej uświadomienie narodowe. W latach osiemdziesiątych ub. stulecia podejmują rządy petersburskie brutalną rusyfikację zarówno szlachty niemieckiej jak i estońskiego ludu, ale w nadmorskiej Parnawie powstało już przed tym pierwsze czasopismo estońskie „Postimees", które w r. 1864 przeniesione zostaje do Tartu i zamienione na dziennik; już dr. Hurt i prof. Eisen spisują dziesiątki tysięcy pieśni ludowych, podań, baśni, przysłów i zagadek, a Fr. R. Kreutzwald wydaje drukiem bohaterski epos narodowy „Kalewipoeg". Chóralna pieśń ludowa, której wzbronić nie ma sposobu, rozbrzmiewa coraz głośniej, a jak szybko budzi się narodowa Estonia do życia, niech świadczy ten bodaj szczegół, iż gdy w Tartu w r. 1867 na 42% ludności niemieckiej, głównie bogatego mieszczaństwa, było 46% Estończyków, przeważnie wyrobniczej biedoty, to po latach 30 ludność estońska Tartu stanowiła już nieco ponad 70%, a ludność niemiecka spadła do 16.5%.

Nie zmogły też ruchu odrodzeńczego represje, jakie spadły na Estonię po tak zwanej rewolucji rosyjskiej z r. 1905, ani kary zesłania czy więzienia, na jakie skazywał rząd najwybitniejszych patriotów. W r. 1917, gdy dynastia rosyjska została strącona z tronu, lud estoński zwołał zgromadzenie narodowe, gdy zaś stołeczny Tallin wyzwolony został od najazdu bolszewickiego, w dniu 24 lutego r. 1918 ogłoszono niepodległą republikę Estonii. Data ta nie jest zresztą datą zakończenia walk estońskiego Dawida z rosyjskim i niemieckim Goliatami. Trwały one dłużej jeszcze, aż uwieńczyło je ostateczne wyzwolenie kraju zarówno od ucisku komunistycznego jak i od okupacji niemieckiej.

Ustrój państwowy, jaki nadała sobie niepodległa Estonia, był początkowo skrajnie demokratyczny. Pełnię władzy posiadała izba poselska, a ponieważ konstytucja nie przewidywała urzędu prezydenta republiki, którego funkcje pełnił każdorazowy premier, stąd każde votum nieufności pociągało za sobą nie tylko zmianę gabinetu, ale i zmianę również na stanowisku głowy państwa. Izba przy tym dzieliła się na liczne stronnictwa, w r. 1923 np. było ich 13, a śród nich dwa reprezentowane były każde przez jednego zaledwie deputowanego; to rozproszkowanie partyjne sprawiało, że przesilenia gabinetowe i prezydenckie były bardzo częste.

Pod naciskiem opinii publicznej konstytucja pierwotna została zmieniona, co jednak nie obyło się bez głębszych wstrząsów wewnętrznych, aż do ogłoszenia stanu wojennego włącznie. Po dwuletnim wreszcie okresie przejściowym możliwe stało się przeprowadzenie w r. 1934 szeregu reform zasadniczych, po czym nowa konstytucja tegoż jeszcze roku została uchwalona. Różni się ona tym przede wszystkim od poprzedniej, że na czele państwa stoi odtąd prezydent republiki, niezależny od wyników głosowania w izbie poselskiej, a władza ustawodawcza została rozgraniczona od władzy wykonawczej.

Z donioślejszych wydarzeń politycznych, jakie ponadto przeżywała Estonia, należałoby wspomnieć o puczu komunistycznym, jaki groził w r. 1924, a któremu zapobiegła czujność władz administracyjnych. Z aktów o znaczeniu międzynarodowym wymienić należy podpisanie przez Estonię traktatu porozumienia i współpracy z Litwą i Łotwą, wiążącego te trzy państwa w tak zwaną ententę bałtycką, ale i ocenianego przez estońską opinię społeczną z całym sceptycyzmem, jak tego dowodzą słowa jednego z estońskich ministrów spraw zagranicznych, p. Seljamaa, z r. 1930, iż „współpracy państw bałtyckich przeszkadza to, że Litwa ma nierozstrzygnięte sprawy sporne z Polską". Drugim ważnym aktem politycznym republiki estońskiej było podpisanie w Moskwie w r. 1929 paktu nieagresji z ZSRR. — wespół z wszystkimi państwami, leżącymi na zachodnim pograniczu Sowietów. O przyjaźnych wreszcie stosunkach, łączących Estonię z Polską, świadczy między innymi wymiana wizyt w r. 1930 najwyższych zwierzchników obu republik.

Estonia w swych granicach z r. 1918 jest jednym z mniejszych państw europejskich. Obszar jej równa się 47.5 tys. kilom. przestrzennych[1]); ludność zaś liczy nieco powyżej 1.125.000[2]). Siłę wszakże tego państwa, niewielkiego obszarem i liczbą ludności, stanowi jego spoistość i zwartość przy bardzo niewielkim odsetku mniejszości narodowych[3]). Naród estoński, należący wespół z Finnami i Węgrami do grupy językowej ugro-fińskiej, a więc z języka obcy najzupełniej ludom indo-europejskim, przy swym wysokim uświadomieniu narodowym stoi przy tym na wysokim szczeblu kultury: liczba analfabetów w Estonii zaledwie dochodzi do 2%, a blisko 8% ludności może się wykazać ukończeniem szkoły normalnej, 1.2% zaś — szkoły wyższej. Dodajmy, że w budżecie państwowym prawie 20% wydatków przypada na cele kulturalne, na które łożą ponadto ze swej strony i samorządy.

Cechuje też Estonię równość społeczna obywateli. W czasach zawisłości politycznej był to — narówni z dawnymi Inflantami — kraj wielkiej własności rolnej i bezrolnego lub, w najlepszym razie, małorolnego proletariatu wiejskiego. W przededniu wojny 58% ziemi użytkowej obejmowała własność obszarnicza, a tylko 42% przypadało na rzesze małorolnych. Reforma rolna z dn. 10 października 1919 r. polegała na wywłaszczeniu obszarników z 96.6% posiadanej przez nich ziemi, przyczem wywłaszczonym przyznano w r. 1926 pewne odszkodowanie. Obecnie własność rolna w Estonii stanowi 133 tys. gospodarstw wielkości przeciętnie 23 ha. Jest to

---

[1]) Ściśle: 47.548,7, licząc razem w wyspami Saaremaa (Oesel), Hiiumaa (Dagoe) i 1510 pomniejszymi, które ogółem mierzą 2328,3 kilometrów kwadratowych.

[2]) Według spisu z r. 1934 — 1.126.000 mieszkańców.

[3]) Według spisu z r. 1934 państwo estońskie liczy 8.2% Rosjan, 1.5% Niemców, 2.1% różnych.

więc typowy kraj drobnego i średniego włościaństwa.

Obok rolnictwa, dającego naogół znacznie lepsze niż przed wojną wyniki [4]), jak i produktów hodowlanych[5]), dużym bogactwem Estonii są połowy morskie: w r. 1932 dały one 45 tys. ton ryb; w latach następnych spadły wprawdzie do 28 tys. ton rocznie, niemniej w r. 1934 jeszcze stała Estonia pod tym względem wśród państw bałtyckich na 4 miejscu, zdążając zaraz za Niemcami, Szwecją i Danią, a wyprzedzając Finlandię, Łotwę, Polskę — której połowy morskie w r. 1934 wyraziły się cyfrą 10.000 t. — i Litwę. Wreszcie do bogactw naturalnych Estonii należy nasiąknięty ropą łupek palny, na który Rosja przedwojenna nie zwracała uwagi, a z którego obecnie, dzięki udoskonaleniu metod, wydobywa Estonia ropę i jej pochodne, przyczem — dzięki taniej energii elektrycznej, jaką dają wodospady na rz. Narowie — ropa i destylaty te są tak tanie, iż ceną konkurować mogą z amerykańskimi.

Bogactwa te, ale przede wszystkim — jak sądzić należy — pracowitość ludu estońskiego i jego wysoki poziom kulturalny daje mu coraz rosnący dobrobyt. W r. 1935 liczyła Estonia zaledwie półtora tysiąca bezrobotnych, których zresztą wchłonął niebawem szybko rozwijający się ruch budowlany. W ciągu r. 1936 kapitał prywatny inwestował w przedsiębiorstwach handlowych i przemysłowych dwukrotnie więcej, niż w ciągu poprzednich lat siedmiu. Wreszcie — by przytoczyć ten jeden tylko przykład — obywatel estoński spożywa rocznie 25 kg cukru, a więc dwakroć więcej, niż u nas w województwach zachodnich za czasów najlepszej koniunktury, a pięćkroć więcej, niż w naszych województwach wschodnich.

Lud estoński więc, który w czasie wojny umiał bić się o swą niepodległość i w potrzebie dawać za nią życie, dzisiaj, w czasach pokoju, umie — jak widzimy — dla swej niepodległości gospodarczej — a więc i politycznej — żyć i pracować.

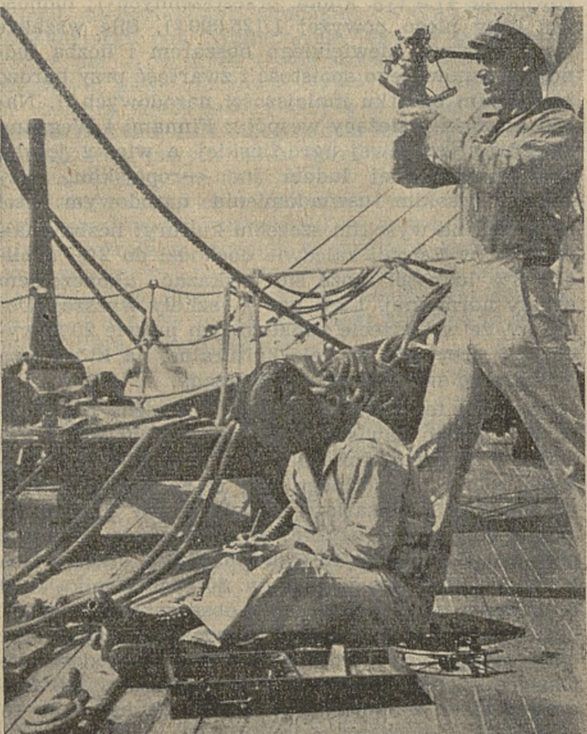
Stanisław Poraj

---

4) W latach 1909—13 sprzątano rocznie 1,8 milionów q żyta, obecnie, w r. 1933 — 2,2; pszenicy nie siano zupełnie, obecnie sprzęt wynosi 667.000 q; ziemniaków — 8.3, teraz zaś — 9.5 milionów q.

5) W r. 1933 eksport masła wynosił 92.2 tys. q, co stanowiło — pod względem wartości — 36% całego eksportu Estonii; eksport bekonów równał się 33 tys. q.

Chcę zostać oficerem marynarki narodowej



Ćwiczenia z sekstansem

Zamykające się rok rocznie za wieloma młodymi ludźmi drzwi szkoły średniej po uzyskaniu świadectwa, otwierają przed nimi automatycznie nowy, niezmiernie dla nich doniosły problem: co dalej?... Jaki obrać zawód, jakie rozpocząć studia?

Niektórzy mają gotową na to pytanie odpowiedź, niektórzy jeszcze się namyślają, jeszcze się wahają...

Wśród zawodów jest jeden, słusznie nazwany zawodem o szerokich horyzontach — to zawód marynarza.

Kogo pociąga morze, rozległy świat, nie przeraża go praca ciężka i odpowiedzialna, a przytem jest dobrze rozwinięty fizycznie, ten na powyższe pytanie daje jasną i prostą odpowiedź: będę oficerem marynarki handlowej.

Aby ten nieodwołalny zamiar zrealizować, należy: najpóźniej do dnia **11 lipca 1937 roku** złożyć podanie o przyjęcie na wydział mechaniczny lub nawigacyjny do **Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, ul. Morska 83.**

Od wstępujących do szkoły wymaga się: 1) wieku 16-tu do 19-tu lat, 2) ukończenia gimnazjum nowego ustroju (wzgl. 6-ciu klas szkoły średniej państwowej publicznej lub prywatnej dawnego typu), 3) poddania się badaniu lekarskiemu przez komisję lekarską przy szkole dla oceny stanu zdrowia, 4) złożenia egzaminów wstępnych.

Nauka w szkole jest bezpłatna, jedynie za utrzymanie uczniów w internacie szkolnym oraz świadczenia, dostarczane przez internat — ustalona została na rok 1937/38 opłata w wysokości zł 1000, płatnych w 10-ciu ratach.

Ukończenie jednego z wydziałów daje, po nabyciu ustawowego cenzusu morskiego, prawo otrzymania dyplomu porucznika żeglugi małej, względnie oficera mechanika okrętowego III-ej klasy.

Bliższych informacyj co do samej szkoły, warunków przyjęcia oraz składania podań udziela pisemnie Dyrekcja Szkoły po nadesłaniu znaczka pocztowego za 5 gr. Korespondencję należy adresować: Dyrekcja Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, ul. Morska 83.

Morze w literaturze pięknej

Wanda Karczewska - laureatką

Towarzystwo Literatów i Dziennikarzy Polskich, działając jako jury nagrody literackiej im. Jerzego Szareckiego, przyznało w bieżącym roku tę nagrodę p. Wandzie Karczewskiej za powieść „Ludzie spod żagli“, wydawnictwa Ligi Morskiej i Kolonialnej i Instytutu Wydawniczego „Biblioteka Polska“.

Laureatka jest młodą autorką, urodziła się w 1914 roku. Ukończyła w Kaliszu gimnazjum Sióstr Nazaretanek, następnie studiowała filologię klasyczną na Uniwersytecie Warszawskim, jednocześnie ucząc się w Wyższej Szkole Dziennikarskiej, której jest absolwentką.

Twórczość pisarską rozpoczęła w 1932 r., obejmując nią przede wszystkim morze, sprawy z nim związane i zagadnienia kolonialne. Na łamach „Szkwału“ drukowała pierwsze swe utwory i publikacje: felietony, reportaże żeglarskie i wiersze. Nawiązała następnie współpracę z „Kurierem Porannym“, ogłaszając w tym piśmie szereg cyklów reportażowych z żeglugi na jachtach pełnomorskich do skandynawskich portów, oraz cykl wrażeń z obozu żeglarstwa lodowego na jeziorze Narocz. Utwory jej ukazywały się również w „Gazecie Polskiej“, w miesięczniku „Morze“, w kwartalniku naukowym „Sprawy Morskie i Kolonialne“, w czasopiśmie „Polska na morzu“. Poezje zaś drukowała w wydawnictwach poetyckich: „Kamena“ i „Prom“ oraz w „Tygodniku Ilustrowanym“. Napisała także kilka audycji radiowych.

W r. 1933 Wanda Karczewska otrzymała pierwszą nagrodę w turnieju poetyckim poznańskiej grupy poetyckiej „Promethidion“; nagroda ta przyznana była głosami publiczności i niezależnie od tego — decyzją jury. W marcu 1937 roku uzyskała pierwszą nagrodę w konkursie prasowym Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej na najlepszy, drukowany w prasie, artykuł kolonialny („Przyszłość młodzieży w koloniach“, drukowany na łamach „Kuriera Porannego“). I wreszcie w kwietniu 1937 r. przypada w udziale autorce „Ludzi spod żagli“ marynistyczna nagroda literacka imienia Jerzego Szareckiego.

Wanda Karczewska nie jest pierwszą kobietą, otrzymującą nagrody literackie, nie jest także pierwszym talentem kobiecym w literaturze pięknej i publicystyce. Młodość jej świadczy tylko o szybkim procesie dojrzałości artystycznej, o silnej dynamice wewnętrznej, o świadomym dążeniu do skupiania zasobów talentu i do rozporządzania nimi w formie przemyślanej i celowej. Inne są jednak rysy w laureatce, które sprawiają, że jej trud artystyczny i jej morska namiętność powitane być winny z radością na tle dzisiejszego położenia idei morskiej w literaturze. Nie tylko fakt, że autorka jako kobieta poświęca twórczość swoją szlachetnemu tematowi morskiemu, posiada szczególną wymowę. Znaczenie ma także i to, że bohaterami „Ludzi spod żagli“ są ludzie pełnego morza, czyimkolwiek by ono było, żeglarze z krwi i kości, w imię swej treści wewnętrznej, w imię swych najgłębszych pragnień, a nie jedynie w imię koniunktury dziejowej, czy racjonalnie pojętej polityki gospodarczej.

Sylwetka autorki w dzisiejszej młodej literaturze jest niemal typowa. Typowa nie dla istniejących już warstw młodego i starszego pokolenia pisarzy, ale typowa dla formującego się dopiero klanu pisarzy marynistów. Autorka sama brała udział w wyprawach morskich, stykała się skórą i myślą, nerwami i duszą z całą morską rzeczywistością. Mogła więc dodać do swej, niezaprzeczalnie głębokiej, intuicji w dziedzinie zjawisk morskich, prawdę poznaną, do fantazji — istnienia rzeczywiste. Pełne morze, zapewne, mówi do człowieka inaczej, niż jego echa szumiące na szpaltach dzienników i stronicach książek. Artysta, jeżeli posiada środki ekspresji ugrupowane w rozległej skali, wierniej zrozumie taką mowę, lepiej nasyci wnętrze swe tego rodzaju tworzywem, niż człowiek, któremu nigdy ziemia nie zniknęła z oczu. Obaj poprzedni laureaci nagrody marynistycznej im. Jerzego Szareckiego są ludźmi z pełnego morza. I Janusz Stępowski i Fryderyk Kulleschitz. Oto zarysowuje się w nich trojgu pierwsza więź tego młodego klanu, który literaturze polskiej jest dziś szczególnie potrzebny, którego specjalnie wdzięczne czekają zadania.

Literatura przyjmuje w siebie wszystkie drgnienia zbiorowej duszy narodu, jego nienawiść i miłość, pragnienia i spokój, wiąże się z nim siecią żył. Krew duszy krąży od narodu do literatury, z literatury w naród. Rzeczą twórców jest słyszeć nie tylko krzyk mas, ale i szept ich najcichszy. Znać nie tylko niepohamowany poryw, ale i dopiero co budzące się wzruszenie. Brać je w siebie, czerpać z nich tworzywo, zamykać w formę piękna i odrzucać w naród znowu, utrwalone, głośne, powszechne, powiększone o własną myśl, pogłębione o własne uczucia.

Istnieją w dziejach literatury polskiej pisarze gór, którzy formowali pragnienia całych pokoleń młodzieży, dotykali ich swą tęsknotą, dawali im swe najpiękniejsze przeżycia. To też związali te pokolenia z górską przyrodą, tak silnie, jak tylko można związać człowieka z życiem zewnętrznym. Pod ich dłońmi wyrosła w narodzie miłość gór. Nie inaczej było z ziemią, z rolą. I góry i ziemia urosły do symbolów potęgi i szczęścia, w nich szukało się hartu codziennego na przetrwanie i hartu żołnierskiego do walki. Czego się dzisiaj szuka na morzu? Dlaczego pisarze maryniści są u nas tak nieliczni, a większość z nich ogranicza się do wybrzeży, lub do polskiego morza?

Polskość to najgłębsze dno duszy każdego Polaka. Na tym dnie dopiero układać trzeba inne prze-

życia, znajomość świata i ludzi, rozpęd zdobywczy, poznanie żywiołów. Morze jest morzem, tak, jak powietrze jest powietrzem. Nie to jest jedynie ważne dla nas, że to polskie morze. Polskość wrosła w nas już głęboko. Dodajmy do niej hart, odwagę i instynkt ludzi morza, hart, odwagę i instynkt ludzi powietrza, a zapewne stokroć silniej odczujemy obecność ojczyzny i własną siłę zdobywczą, czy obronną.

Problem morza, tak, jak w większości wypadków stawia się go obecnie, jest nakazem chwili, racją polityczną, racją stanu. To zamało. Zamało jest nawet zrozumieć, że w morzu kryje się przyszłość naszej potęgi. Bo nie zawsze możemy się nastawić wyłącznie na zdobywanie potęgi. Trzeba nie umieć żyć bez morza. Trzeba nam pokoleń żeglarzy. Nie ma obawy, ludzie ci gnani po obcych morzach nie zapomną, że są Polakami. Co tylko będą mogli zdobyć, zdobędą, a co zdobędą będzie polskie. Tylko zbiorowa, wielka tęsknota narodu do morza, jako do morza, da nam trwałą siłę morską.

Na tle tego stanu rzeczy zarysowuje się rola naszej literatury i rola współtwórcza młodej laureatki, biorącej, jako tworzywo, pełne morze.

W książce „Ludzie spod żagli" uderza przede wszystkim plastyka opisów. Są one niezwykle silne, wciągają w siebie zmysły i osobowość czytelnika. Metaliczny plusk wody, rozcinanej dziobem, dotyk mgły, kropel i lin, zapach wody, drzewa, ciał ludzkich, szelest, smak, spojrzenie, wszystko spełnia się tak wyraźnie, jakby spełniało się w rzeczywistości. W ujęciu opisów, oprócz realizmu, tkwi artyzm. Rzetelny, oryginalny i głęboki. Forma artystyczna ma swój własny wyraz, zagarnia w siebie każde wrażenie, kształtuje, utrwala jędrnie, pomagając realizmowi treści. Czasami piękno formalne zbytnio pociąga autorkę. Zakrywa treść, faluje nad nią giętkością i barwą słów, staje się rozrzutne, odrywa się od dna rzeczy i dna istot, zaciera je, triumfuje. Są to zresztą momenty częste u wszystkich młodych pisarzy, stanowią niejako szerszy, niekontrolowany myślą, łatwiejszy oddech literacki.

Czasami także nadużywa autorka efektów romantycznych, stają się one dosyć powierzchowne.

Ale są to tylko zjawiskowe cienie, padające na ludzi spod żagli. Zdmuchuje je wiatr szczerego talentu i postacie stają się znowu żywe, ludzko pogłębione. Trudno jest zresztą w literaturze rzeźbić ludzi. Nie zawsze da się przy tej robocie uniknąć owych powierzchownych dotknięć. Grunt, że rysy zasadnicze są mocne i zwarte, że zarówno żywioł ludzki, jak żywioł morski w książce Wandy Karczewskiej jest prawdziwym żywiołem, pięknie uwięzionym w polskiej mowie, bliskim i sugestywnym, że aż chwilami chciałoby się cofnąć, czytając książkę, przed nalotem chłodnej fali, czy pojawieniem się surowej postaci człowieka.

Juliusz Znaniecki

Z nową wiosną wśród nowych książek

Tak się już jakoś składa, że zwykle na przedwiośniu każdego roku przybywa naszej literaturze marynistycznej najwięcej beletrystyki.

Czy wpływ to święta wojenno-morskiego, które corocznie z dniem 10 lutego upamiętnia datę ingresu Polski na Pomorze i Bałtyk? Czy w ten sposób, równocześnie z manifestem lutowym, zaznacza się w naszym życiu kulturalnym dalsza sprawa dozbrojenia, czy też doskrzydlenia ducha bandery w rozwartych dzisiaj przestrzeniach morskich horyzontów? Tak by się przecież wydawać mogło. Jednak— tylko z pozoru. Oczywiście, niestety. Jak bowiem wynika z rzeczywistości, tematyka naszych fizycznie intratnych zagadnień wojenno-morskich, jak dotąd, najmniejszy chyba wpływ wywarła na zainteresowania w piśmiennictwie. Literatura piękna wobec FOM-u i powszechnych nawoływań do budowy silnej floty wojennej, zachowuje się biernie, prawie jak niepiśmienny głuchoniemy przed Najwyższym Trybunałem Sprawiedliwości. Stąd też wynika owa nastrojowa cisza, świadcząca o jednym z najcudaczniejszych nieporozumień w naszym romansie z morzem.

Zato sypią się tymczasem inne książki: powieści, reportażowe opisy z podróży, a nawet poezje, wyrażając społem rozmaite podziwy i zapały twórcze w obliczu morza i dymiącego portu gdyńskiego.

Nasilenie wydawnicze osiąga swój punkt kulminacyjny zwykle z końcem marca. Przyznać tu trzeba odrazu, że do wyjaśnienia tej osobliwej sytuacji na naszym rynku księgarskim, przyczynia się — z całą pewnością licząc od 1934 r., — nagroda marynistyczna im. Jerzego Szareckiego. (Przyznanie jej laureatowi przypada na dzień 24 kwietnia).

Zarówno jej cel: pobudzenie do twórczości literackiej, związanej w sposób ogólny z morzem, jak i z drugiej strony, wyłaniające się stąd współzawodnictwo autorów, prześcigujących się wzajemnie wartościami swych najlepszych intencyj i talentów, — czyni w całokształcie sprawę nagrody im. J. Szareckiego nad wyraz cenną i pożyteczną. Jest bowiem w tej żelaznej fundacji, z myślą przewodnią, sprzęgnięta idea wychowawcza, daleko wybiegająca w przyszłość poza wszelki subjektywizm kreowanych laureatów. Wszakże fundacja ta już siłą swego działania składa ciągłą, permanentną przysługę naszej literaturze marynistycznej, wyróżniając z roku na rok dorobek literacki celnej klasy. Tym samym stanowi ona dla tej literatury niejako sprawdzian jej postępu i rozwoju.

Że przy tym nagroda im. J. Szareckiego regulaminowo przysługuje autorom tylko do lat 35, a więc w wieku debiutów, w okresie najbardziej trudnych, przebojowych lat życia, tym też zacniejsza jej waga i szlachetniejsza rola w odkrywaniu nieznanych talentów i wskazywaniu ich społeczeństwu. Stąd też tyle książek marynistycznych. Do samej nagrody im. Szareckiego zgłoszono ich w tym roku kilkanaście. Jak na obecne przedwiośnie w porównaniu z rokiem ubiegłym, pobudliwość twórcza wcale zwyżkująca.

Stąd też w tym przeglądzie ostatnich wydawnictw pierwsze miejsce należałoby się z pierwszeństwa talentu — charakterystycznemu zjawisku feministycznej supremacji. Jak bowiem wiadomo z orzeczenia jury Zarządu T-wa Literatów i Dziennikarzy, laureatką tegorocznej nagrody marynistycznej została **Wanda Karczewska** za powieść p. t. **„Ludzie spod żagli"**. Recenzję tej książki pozostawiam mojemu poprzednikowi w tym numerze. Dodam tylko, że rzecz wydana została przez L. M. i K. Fakt znamienny i chwalebny, jeśli chodzi o beletrystykę, która zawinęła, a raczej wypłynęła nareszcie z macierzyńskiej przystani.

O ile literatura piękna w twórczości marynistycznej osiąga z roku na rok coraz wyższy poziom, — gorzej przedstawia się sprawa książek reportażowych w ich artystycznym znaczeniu faktury pisarskiej.

Tym więcej sprawa ta jest na czasie, że obecnie, z coraz dalszym zasięgiem polskiej bandery, podróże morskie już choćby w lekturze, jako typ specjalnych wrażeń, znajdują dziś chętne rzesze czytelników, i to nie tylko wśród młodzieży, chorującej na ślepą wyobraźnię. Tu wspomnieć też wypada, że regulamin nagrody im. J. Szareckiego, ograniczając swój zakres do utworów literackich (powieść, poezje, nowele, utwory sceniczne), nie respektuje, a więc

i nie zachęca do reportażowych wyczynów pisarskich. (Jedynie wyjątkowo z uwagi na klasę piękna opisowego i wyraz głębi psychologicznej, nagrodę tę zdobył w ubiegłym roku Fryderyk Kulleschitz za swój **„Rejs dokoła świata“** na „Darze Pomorza“).

Gdzież przy tym szukać lepszego i bardziej zainteresowanego literaturą podróżniczą nakładcę, jak nie właśnie w LMK, która nota bene wydała z swego łona już **„Pionierski rejs“** do murzyńskiej, dalekiej Monrowii, pióra Zygmunta Dreszera. Możnaby zatem przy wielu, wielu dygresjach pod adresem dalszych wydawnictw LKM wspomnieć o otwierającym się dziś polu promieniowania z nagrody im. Żeromskiego, ufundowanej przez miasto Gdynię dla wyróżniania dzieł z zakresu literatury i nauki.... Kto wie zresztą, może i sama LMK ogłosi jakiś konkurs dla wydawniczych celów własnych!

Tyle, a raczej tak dużo przy „Ludziach spod żagli“. Osobna wzmianka należałaby się przy tym Sekcji Pisarzy Marynistów, która zgłosiła powieść tę do nagrody im. J. Szareckiego. Jest widać w tej placówce organizacyjnej dużo zapobiegliwości dla dobra jej członków. A czy tylko to? Czy sądząc z przynależności laureatki do tejże organizacji, nie dowodzi to równocześnie, że organizację tę owiewa atmosfera prawdziwie twórczej pracy? Że skupia ona istotnie najwybitniejsze dziś pióra marynistów? Że okazuje się i celową i potrzebną?

W całkiem odrębny świat myśli wprowadziła mnie inna powieść, znów świadcząca o żeńskiej supremacji, ale tym razem nad dziedziną przymorskiego pisarstwa. Trudno, — powieść **„Akwamaryna“** Niny Rydzewskiej-Baytugan (nakł. Księgarni F. Hoesicka), słusznie zasługuje na podziw płci brzydkiej w wspólnym dzisiaj uszeregowaniu starych wilków morskich z syrenami. Utwór został nie bez powodu wyróżniony przy nagrodzie im. J. Szareckiego. I w tym wypadku zgłosiła go Sekcja Pisarzy Marynistów. Ale to drobna formalność w porównaniu z tym, że autorka ma — talent.

„Akwamaryna“ jest w samej rzeczy ciekawym fenomenem w naszym powieściopisarstwie. Z ogromną ambicją i dużą wnikliwością podjęła w niej autorka temat zasługujący ze wszech miar na uwagę społeczną, — temat kaszubski. Taka książka już w założeniu swego tła rodzajowego przynosi motywy twórcze, nowe, oryginalne. Cóż bowiem wiemy z literatury pięknej o życiu rybaków, nad którymi przeciętny letnik roztkliwia się jedynie sezonowo i z góry fałszywie? Kogóż by tu wyłowić z pamięci prócz Żeromskiego (znów fragmenty z **„Wiatru od Morza“**), prócz Jerzego Bandrowskiego (**„Zolojka“**, **„Sosenka z wydm“**) lub Wandy Brzeskiej (nowele np. druk. w ost. rocznikach „Morza“), **„Dziewiąta fala“** Balickiego, mimo cały swój artyzm, nie zawiera właściwych cech regionalnych, kaszubskich. To samo **„Stare grzechy“**, proletariacka powieść Gustawy Jareckiej. Wypadałoby raczej wymienić kaszubskich pisarzy spod znaku „Gryfa“, a z nimi poetów Wosia Budzysza oraz Leona Heykego, i dodać do tej garści raptem kilku mniej znanych regionalistów z „Mestwina“ itd.

Nina Rydzewska-Baytugan, znana dotąd zaledwie z tomu wierszy p. t. **„Miasto“**, pokusiła się tedy o rzecz na wyrost wielką, ciekawą i z przeznaczenia ważną. Zajęła się postacią zwykłej prostaczki, Weroniki, z krainy tysiąca jezior, którą od dzieciństwa przywiodła za swoim piórem nad morze, wraz z troskami życia, przez kontrasty pokolenia, po lata starości. Poczciwa Weronika przeżywa w ten sposób rozkwit Gdyni od zarania, od wstążki na kominie rybackiej chaty, po ciężkie smugi dymu, wiszące dzisiaj nad żelazo-betonowym portem. Już w tym ujęciu treści, powieść stanowi jakby zadatek epopei dzisiejszej generacji rybaków.

Czy autorce udało się powieść tę wykończyć artystycznie i dobrze, to druga kwestia. Rzecz to dyskusji. Brak znajomości trudnej gwary kaszubskiej, nie stanowiłby tutaj może wielkiego powodu do kłótni z czytelnikiem, gdyby nie inne mankamenty: — psychologiczne niedociągnięcia, reportażowy styl przy nadużywaniu czasu teraźniejszego, plastyka świetna, lecz często popsuta dłużyznami, lubowanie się wreszcie w brutalnych obrazach, jakby najgorsze, nędzne bydlę ludzkie nie spoziérało częściej z zachwytem w słońce. Najchętniej jednak mógłbym, jako stary łazęga nadmorski, podyskutować z dzielną autorką w kwestiach kaszubszczyzny w obyczajach życia powszedniego, albo na temat rzekomo pokrzywdzonej doli ludu gdyńskiego w obecnym stanie rzeczy. Tu autorka w przenikaniu trudnego środowiska rodzajowego, wykazała niestety brak studiów terenowych.

Możnaby o tym porozmawiać kiedyindziej na łamach „Szkwału“ spokojnie, z pożytkiem i z uwagą, należną już nie tyle powieści N. Rydzewskiej-Baytugan, ile samej sprawie Polski na wybrzeżu, aby wydzielić tutaj sprawiedliwość w sądach i poglądach status quo dla dobra ogólnego, społecznego i kulturalnego. W każdym bądź razie powieść **„Akwamaryna“**, przez samo wydobycie z tła rybacko-kaszubskiego zagadnień życiowych, nawet przez zadrażnienia ideologiczne, nawet przez brutalność nagiej prawdy i nawet przez wywołanie sprzeciwów, czy też sporów z czytelnikiem, — stanowi książkę dużej wagi. Można ją krytykować, jak to zbyt surowo uczynił Juliusz Kaden-Bandrowski (w przeciwieństwie do J. Lorentowicza), nie można jej jednak przemilczeć, lub zdawkowo pominąć, gdyż zbyt silne i zbyt ważkie porusza struny.

Do ciekawszych, choć zgoła innych powieści marynistycznych w tegorocznym przedwiośniu zaliczyć trzeba **„Dannemorę“**, debiut (prawdopodobnie) Antoniego Kawczyńskiego. Książka ukazała się nakładem Stefana Dippla w Poznaniu, w starannej szacie graficznej, jako trzecia skolei powieść tego nowego wydawnictwa (po powieści S. Balickiego **„Ludzie na zakręcie“** i **„Prawie przyjaźni“** T. Łopalewskiego). Jest to historia szwedzkiego statku towarowego, właśnie o nazwie **„Dannemora“**, statku, który z drogocennym ładunkiem skór przybywa na kilkudniowy pobyt do Gdyni. Powieść balansuje między sensacją, a psychologizowaniem. Są w niej i szacherki jakiejś niecnej firmy handlowej, i skandal prasowy, i groźba strajku robotników portowych, która wisi w powietrzu i cuchnie. Po za stroną kalkulacyj finansowych, płynie swoją drogą nieszczęśliwy, przedawniony romans szwedzkiego kapitana Andressona. Owocem tego romansu jest mały gdynianin, Oleś, a konsekwencją dalszą — perypetie ojca-Szweda w kabale z wybranką jego serca i jej obecnym ślubnym mężem. Zresztą i marynarze z **„Dannemory“** na swój sposób trapią się i zabawiają. Wiadomo przecież — „w każdym porcie dziewczyna“. A w Gdyni prócz tego jest jeszcze świetna wódka. Można więc pić na umór. A nawet wygrać parę tysięcy na loterii, jak to się któremuś ze Szwedów w tej powieści przydarzyło.

Historia „Dannemory“ nie szybuje — jak widać z tego — na skrzydłach orlich, brak jej też oddechu poetyckiego. Zato, z wartkiego potoku zdarzeń dnia powszedniego, wydobywa autor Gdynię żywą plastycznie i w przekroju bardziej prawdopodobną, niż wyimaginowaną.

Zdaje się, że A. Kawczyński nie jest marynarzem, to jednak wydaje mi się pewne, że wszedł w gdyńskie arkana handlowe i zna doskonale procedurę portową w praktycznych jej kolejach życia, począwszy od konosamentów, certepartii i prowizji maklerskich, a skończywszy nawet na różnych tajemnicach kalkulacyjnych przy t. zw. „resztkach“ węgla i „osiowem“. Jak na sensacyjną fabułę, ta strona „wiedzy fachowej“ podnosi powieść Kawczyńskiego do poziomu wcale wartościowej lektury.

że przy tym rzecz jest popularnie i interesująco napisana, zyska na pewno wielu czytelników. Może więc w ten sposób odda przysługę niejednemu czytelnikowi z głębokiego lądu, otwierając mu z pożytkiem oczy na objekty bezkrytycznego zachwytu, który tak znamiennie charakteryzuje powszechny ciąg myśli o Gdyni.

Wśród wydawnictw tego przedwiośnia wyróżnić też trzeba oczywiście i twórczość poetycką. Obok grubej księgi antologicznej, która p. t. **„Morze w poezji polskiej"** ukazała się nakładem Gł. Księgarni Wojskowej, jako owoc rzetelnej pracy poety marynisty i krytyka, Zbigniewa Jasińskiego (recenzję tej antologii dał w ub. u-rze „Szkwału" A. Bogusławski) wymienić należałoby dla postronnej ilustracji tomik wierszy Włodzimierza Strzałkowskiego p. t. **„Wyjazd na połów"** (wyd. Biblioteka Polska). Tomik wątły, nikły, lecz szczery. Za wiele w nim morza podziwianego z brzegu i pięknodusznych uniesień, ale też mimo wszelkie nieporozumienie z wyrazem prawdy morskiej, dużo w tym zbiorku wierszy — rozbrajających chęci.

Strzałkowski po prostu kocha morze, jak każdy oczarowany letnik. Jest to rys zasadniczy dla polskiej psychiki, płynącej po łatwiznach uczuciowych. Nie chcę młodemu poecie o gorącym sercu, wytykać błędów. Winę tu główną ściąga raczej na swoje głowy nasze społeczeństwo, szukające wyładowania tęsknot w krainie cudów morskich. Ciężary i trudności, stanowiące istotę współżycia morskiego z człowiekiem, to rzecz czasu i bliższych z czasem doświadczeń.

Jest np. w wyznaniach Conrada w **„Zwierciadle morza"** prawda tego współżycia. Klasycznie ją tłumaczą słowa: odi et amo. Kocham i nienawidzę. Może to i jedna z właściwszych dróg dla poezji marynistycznej w kojarzeniu odwiecznych związków ziemi z morzem przez głębię fatalności, przez wymiary psychologiczne, przez zależność wzajemną, zdobywczą lub bezwolną....

Cóż na to wszystko starsza plejada pisarzy? Makuszyński, jak zwykle z humorem i tkliwym sercem, napisał powieść o morskich przygodach gdyńskiego junaka dla młodzieży, powieść raczej o urokach Gdyni i przemiłej służbie na statku towarowym. Kołaczą się jeszcze w tej książce p. t. **„Wielka Brama"** (wyd. Państw. Wyd. Książek Szkolnych) stare echa korsarskie wokół zdobycia bezcennej perły oraz szablonowe nastroje. Żadnej jednak perły, niestety, nie dostrzegł znakomity pisarz u stóp Oksywia w porcie wojennym. A szkoda.

Po tej samej drodze uroków i wypieszczenia w marzeniach morza, kroczy również ciekawa i miła powieść dla młodzieży Marii Buyno-Arctowej p. t. **„Dziecko morza"** (wyd. M. Arcta). Są tu chwyty celniejsze. Chodzi o wynalazek, który ma Polsce na morzu przynieść sławę i bogactwo. Słowem, propaganda myśli twórczej w zadaniach techniki.

Nowy listek do wieńca żeglarskiej literatury dorzucił w tym roku gen. Mariusz Zaruski, opisując w swej książce p. t. **„Z harcerzami na „Zawiszy"** sławne już dzisiaj swe rejsy bałtyckie (wyd. Książnica-Atlas). Bardzo sympatycznym i nadzwyczaj cennym zjawiskiem wśród publikacyj ostatnich nazwałbym wspomnienia marynarza, kpt. Karola Taubego p. t. **„Figle diablika błot pińskich"** (wyd. Oddział LMK przy Kier. Marynarki Wojennej). Warto zwrócić uwagę ogółu czytelników na tę bezpretensjonalną, szczerą, a niezwykle pożyteczną książeczkę, pokrewną duchowi naszej bandery. Wszakże flotylla rzeczna z wojenną flotą morską, to wspólne, rodzinne gniazdo! Autor opowiada o pięknych, prawie romantycznych bojach w rozlewiskach pińskich, w latach wojny polsko-bolszewickiej. A czyni to z werwą. Całą żołnierską duszą. Z dużą przy tym plastyką opisową. Nie trzeba wspominać, jak wyjątkową jest ta pożyteczna książka, potrzebna dziś czytelnictwu przy zupełnym prawie zaniku zainteresowań pisarskich dla spraw wojennej bandery.

Z tłumaczeń, w dziedzinie beletrystyki możnaby wymienić kilka. Na pierwszym miejscu wspomnieć wypada o wprowadzonych przez wydawnictwo W. Michalaka i Ska powieściach Basila Careya p. t. **„Kapitan Krystyna"** i **„Prawo mórz południowych"**. Carey, aczkolwiek daleko mu do głębokiego psychologizowania ludzi południowych, jak to w świetnych widzimy utworach W. Sommerset - Maugham, — talent ma swoisty, widzi ludzi w ciągłym ruchu walki i namiętności, wśród awanturniczych przygód, a zna morze, jak nurek. Wie przy tym czego chce: powieści Basila Careya są istotnie, jako typ rozrywkowej lektury, — arcyciekawe.

Równolegle do tegorocznego kursu literatury marynistycznej, powitać trzeba z niemałą radością ukazanie się I-go zeszytu **„Jantaru"**, organu Instytutu Bałtyckiego, kwartalnika, zawierającego przegląd zagadnień naukowych, pomorskich i bałtyckich ze szczególnym uwzględnieniem historii, geografii i ekonomii regionu bałtyckiego. Równocześnie z **„Jantarem"** odezwał się inny kwartalnik regionalny, poświęcony zagadnieniom kultury i sztuki — **„Teka Pomorska"**. Jest to organ Koła Literackiego przy Konfraterni Artystów w Toruniu. Obie inicjatywy zasługują na pełne zainteresowanie i poparcie czytelnictwa.

Tak z ważniejszych pozycyj przedstawia się obraz piśmiennictwa marynistycznego, obraz, co roku w literaturze świadczący o rozwoju i coraz bliższym wiązaniu się ducha polskiego z morzem i jego nabrzeżem.

Obraz ten nie byłby kompletny, gdybyśmy w okresie pionierstwa nie uznali koniecznej współzależności i współpracy literatury marynistycznej z źródłami naukowej wiedzy. Tej dziedzinie pisarstwa należy się jednak osobne omówienie. Tymczasem bodaj zaanonsować tu trzeba książkę Stanisława Zadrożnego p. t. **„Na gdyńskim szlaku"**, świeżutko, dopiero co wydaną w pięknej szacie graficznej przez wydawnictwo M. Arcta. Pod wzloty natchnień, pod wyraz ducha, pod fundamenty gmachu przyszłości w literaturze, oddaje tu autor wiedzę ścisłą, przedstawiając w treściwych, a barwnych rzutach całe życie Polski, związanej dziś z morzem i pracą gdyńską przez Marynarkę Handlową. W książce, która ma ogromnie ważne znaczenie jako podręczny leksykon, znajdzie tu czytelnik zespół rzeczowych wiadomości o historii Marynarki Handlowej, o liniach regularnych, o budowie statków, o służbie żaglów i maszyn, o marynarzach i uczniach Szkoły Morskiej, o maklerach, pilotach, o rzeczach transportu, eksportu i ładunku, o urządzeniach portu gdyńskiego, wreszcie o wrażeniach samego autora, który sprawy dydaktyczne umiał złączyć z bystrą obserwacją widza i podać je z kulturą, z wdziękiem opisowym czytelnikowi.

To też ten przegląd wydawnictw kończę fragmentem okolicznościowym. Przytaczam go właśnie z książki St. Zadrożnego. Doskonale bowiem odnosić się może i do naszych twórczych zagadnień w literaturze pięknej, w rzeczach marynistyki:

. . . „ Od chwili zapatrzenia się w morze pierwszego polskiego patrolu żołnierskiego, przesunęło się długie pasmo znojnych i pracowitych dni. Lecz historia trwa... Codzienna praca powiększa to dzieło. Niezapisane karty wypełnia nowym dorobkiem. W blasku narodowej bandery, przez pracę cichych, a znakomicie już przygotowanych pracowników morza, ukazuje się Polsce nowa droga...".

Janusz Stępowski

Notujemy

„Na morskich szańcach Rzplitej“ — na scenie łódzkiej. Znany utwór J. Stępowskiego, z wielkim powodzeniem odegrany został w dniu 9 maja b. r. w Teatrze Miejskim w Łodzi przez młodzież harcerską. Z imprezą tą wyruszają obecnie łódzcy harcerze do polskich ośrodków wychodźczych w Holandii i Belgii.

Ukraina i morze. Pod tym tytułem ukazał się ciekawy artykuł historiograficzny w numerze 20 „Biuletynu Polsko - Ukraińskiego“. Szkoda, że nie znaleźliśmy w nim interesującego materiału z historii lat władysławowskich, gdy w okresie pertraktacyj sztumsdorfskich, zjawili się na Bałtyku Kozacy, jako siła zbrojna pod dowództwem płk. Wołka, wspierająca działania wojenne floty polskiej. Interesujący ten moment przedstawił J. Stępowski w swym utworze scenicznym „Na morskich szańcach Rzplitej“. Byłoby wartościową rzeczą poznać tę historię działań, łączących morze Czarne z Bałtykiem w odwiecznej koncepcji — ze źródeł ukraińskich.

Ciekawa książka o polityce morskiej. Nakładem włoskiej Lega Navale ukazała się bardzo ciekawa książka **„Politica Marinara e Impero Fascista“**, pióra Edoardo Squadrilli — dyrektora generalnego Lega Navale. Książka ta, napisana popularnie, ma za zadanie zapoznać czytelnika z głównymi morskimi problemami współczesnej Italii, ze szczególnym zaakcentowaniem interesów Imperium Afryki Wschodniej. W pracy swej autor przedstawia pełny obraz systematycznych i wytrwałych prac regimu faszystowskiego nad rozwojem włoskiej marynarki handlowej oraz floty wojennej — tych czynników, które obok potężnego lotnictwa zadecydowały o powodzeniu kampanii afrykańskiej 1936 roku.

Książka zawiera siedem rozdziałów, z których najciekawsze traktują o następujących sprawach: polityka i kontrasty śródziemnomorskie, włoska flota wojenna, jej potęga i rozwój, marynarka handlowa i praca krajowego przemysłu okrętowego, ekspansja zamorska Italii, uświadomienie morskie narodu.

Są zapowiedziane dalsze 2 prace z tegoż cyklu polityki morskiej Italii, a mianowicie: La marina militare fascista, La marina mercantile fascista.

Kłopoty marynisty

— Jakto, o morzu chce pan pisać zimą?! Ależ drogi panie, morze to temat na lato! — powiedział do mnie stateczny redaktor pewnego stołecznego dziennika — zupełnie takim tonem, jakim wieloryb mówił do Anglika: „Na rybę z nożem!“

— Morze istnieje także zimą — poważnie zauważyłem skromniutko. — Przecież nie chowa się ono do jakiejś nory na sen zimowy. Praca na nim wre rok okrągły.

— No tak — odparł redaktor, ziewnąwszy demonstracyjnie. — Ale ludzie jeżdżą tam tylko latem.

Na to pozwoliłem sobie zauważyć skromnie:

— Kobiety jeżdżą tylko latem, a ludzie przez rok cały.

Redaktor — mówiąc stylem Tuwima — był blady i nienawidził mnie. Ale wrodzona uprzejmość nie pozwalała mu wyrzucić mnie za drzwi.

— Dobrze — mruknął, szperając w papierach na biurku. — Niech nam pan więc napisze coś o Gdyni... Na przykład o kryzysie mieszkaniowym na wybrzeżu.

— Panie redaktorze — Gdynia to jest miasto i port. A ja chcę napisać panu coś o morzu. O prawdziwym morzu i okrętach. Nawet o okrętach wojennych... Czy kazałby pan swemu korespondentowi pisać korespondencję z Francji na podstawie obejrzenia sleepingu paryskiego na dworcu Głównym w Warszawie?

— Ależ przecież my nie jesteśmy pismem militarnym — zabrzmiała sucha odpowiedź. — Niech się pan zwróci do innej redakcji, np. „Ułana i armaty“.

Cóż było robić. Poszedłem do „Ułana i armaty“. Tam przyjął mnie młody człowiek w wieku jeszcze niepoborowym... Ale okazało się, że morze zna o wiele lepiej ode mnie! Zdążył nawet dać mi lekcję taktyki morskiej, dowodząc, że cała marynarka świata da się doskonale zastąpić kilkoma tuzinami samolotów. Gdy znów zauważyłem skromnie, że przecież wielkie mocarstwa budują dziś już nie dziesiątki, ale setki okrętów wojennych, wydął pogardliwie wargi i rzekł:

— Bo tam są sami idioci i wyrzucają pieniądze przez okno. Ale u nas nie ma miejsca na przestarzałe poglądy...

Zrozumiałem. Podziękowałem za lekcję i dyskretnie wycofałem się z redakcji, życząc w duchu młodzieńcowi, aby czymprędzej został wodzem sił zbrojnych... jednego z tych ościennych mocarstw, o których wspominał. No tak, wtedy moglibyśmy żyć w spokoju o los naszych granic.

W redakcji „Dzwonka warszawskiego“ przyjęto mnie przychylnie. Myślano, że przynoszę felieton o pani Simpson! Gdy nieporozumienie się wyjaśniło, redaktor rozłożył ręce:

— Ależ drogi panie, to morze i pańska marynarka wszystkim już obrzydły. Dobre raz do roku w rocznicę odzyskania, ale... Wiadomo przecież, że na flotę nie ma floty! A pan chce, abym ja wmawiał w statecznego obywatela, co wieczorem chce iść na wódkę czy na bridża, że lepiej pieniądze te dać na budowę jakiegoś tam krążownika czy torpedowca... Nie, mój panie, straciłbym wszystkich czytelników! Ale może napisze nam pan o dumpingu drzewnym, albo o emigracji do Palestyny?

— Żałuję, panie redaktorze. Nie jestem ekonomistą, ani znawcą zagadnień populacyjnych. Jestem tylko marynistą!

Poszedłem więc do redakcji tygodnika „Świat i słońce“. Tam w fotelu redakcyjnym królowała kobieta — piękna była i smutna. Nie wiadomo, dlaczego prawie wszystkie kobiety piękne, są w Polsce smutne i mają miny obrażonych księżniczek. Ucieszyłem się jednak wiedząc, że jeśli w pismach, kierowanych przez mężczyzn rządzą zawsze kobiety, to w piśmie, kierowanym przez kobietę, całą pracę redakcyjną trzyma napewno na swych barkach jakiś nieszczęsny mężczyzna. Może więc dojdziemy do ładu.

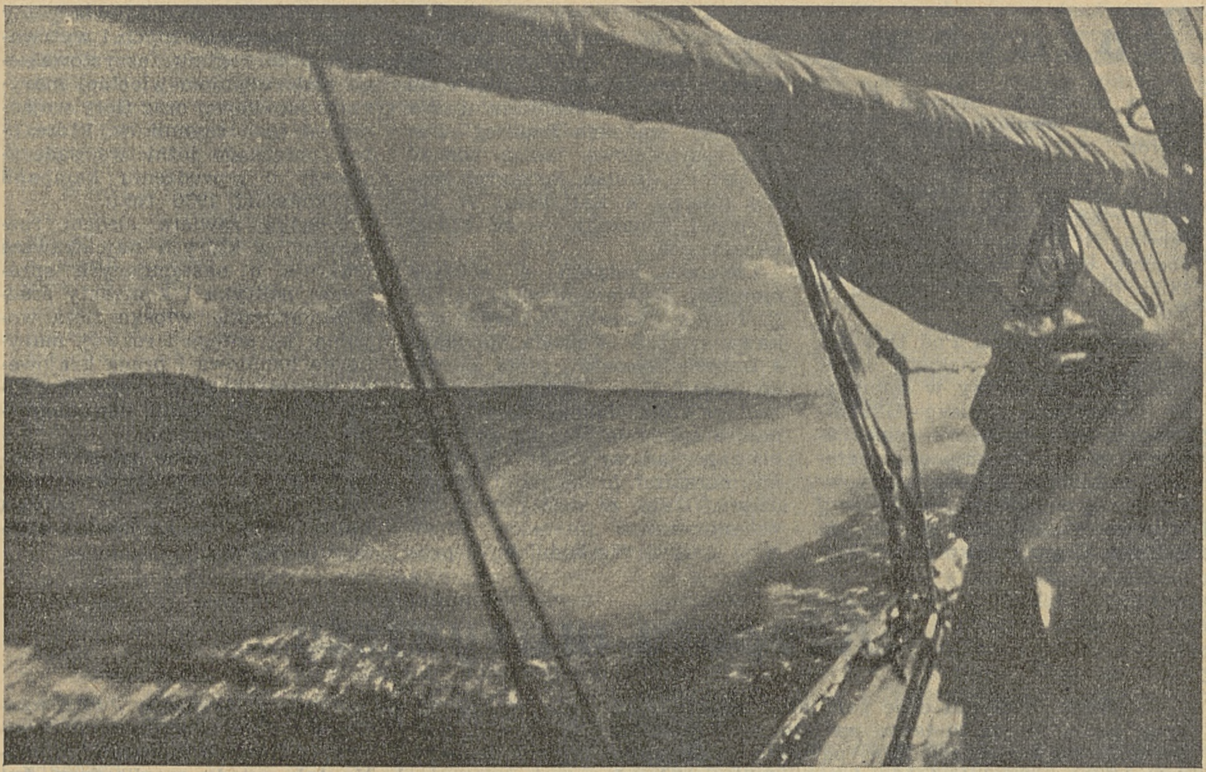
— Marynarka wojenna — uśmiechnęła się melancholijnie piękna pani. — Tak, to bardzo ładny temat. Ale ja o tym pisać nie będę...

— Dlaczego? — spytałem zdziwiony.

— Mój trzeci mąż był właśnie kapitanem marynarki. Postąpił ze mną nie po gentlemańsku...

— Kobieta, proszę pani — rzekłem — uważa za gentlemana dopiero tego mężczyznę, który dla niej przestaje nim być. Poza tym — to chyba nieszlachetnie mścić się na całej marynarce za jednego nieszczęśnika. Ale — à propos — porzucił panią?

— Co to, to nie! — oburzyła się, spiorunowawszy mnie wzrokiem, jakby samo przypuszczenie było



Fot. B. Wojtas **Idzie sztorm**

bluźnierczą obrazą. — To ja go rzuciłam. Ale ten pan... ożenił się w rok później z moją przyjaciółką Giką...

— Rzeczywiście — powinien on był śladem Ofelii wstąpić do klasztoru! — I pożegnałem się uważając, że straciłem wszelkie szanse.

Pozostało jeszcze jedno pismo: „Głos ulicy".

— Co? U nas chce pan pisać o marynarce wojennej?! — zawołał redaktor. — Ależ ja nie chcę być posądzony o militaryzm, zaborczość, sprzyjanie generałowi Franco, czy dążenia do dyktatury... Nie ma mowy, mój panie. Możemy pisać o wycieczkach morskich, o plaży, o sporcie, o Kaszubach, o węgorzach czy flondrach... ale nie o marynarce wojennej... Natomiast — wie pan co — wziąłbym chętnie od pana jakąś nowelę morską.

— Służę panu redaktorowi, oto moja „Dusza okrętu".

Ten popatrzył, przerzucił kilka kartek, aż wreszcie zwrócił mi mój rękopis z zakłopotaniem.

— To nie to, proszę pana. Co nam po jakiejś tam „Duszy okrętu". Nam potrzeba sensacji, pieprzyku, dreszczyku, ot co! Mniejsza z tym, czy to ścisłe, wzniosłe, czy piękne. Na Conradzie i tak się mało kto u nas poznał, a „Wiatr od morza" tolerują ludzie przez snobizm, bo to, mocium panie, Żeromski. Żebyś tak pan napisał, pies z kulawą nogą nie wziąłby tego do ręki. A widzi pan — co do mnie — ja tu mam już jedną nowelę morską — wprost świetną — napisała ją pani Wiewiórkowska. Zna ją pan?

— Przyznam się, że nie jako marynistkę...

— No, tak. Dawniej jej ulubionym tematem były wprawdzie polowania, konie i romanse w dworkach szlacheckich. Ale dziś — poszła z prądem. Niech pan posłucha:

I redaktor z dumą przeczytał mi następujący urywek:

„Słońce na wiku zachodziło krwawo, kiedy eskadra łodzi podwodnych, powiewając dumnie rozwianymi masztami i buchając z okopconych kominów kłębami czarnego dymu, otoczyła ze wszystkich stron elektryczny jacht „Irma". Ale Stef i stevardessa Lora, spleceni w namiętnym uścisku, nie widzieli wymierzonych w siebie torped, nie słyszeli szumu rozpruwanych stalowymi rufami bałwanów. Aż dopiero, gdy większy bałwan wyprysnął wprost na nich, ocknęli się pod jego chłodnym dotknięciem — niestety — za późno! Albowiem kapitan pierwszej łodzi podwodnej zakomenderował: „Ognia całą parą!", poczym czarny stevard przez mosiężną tubkę wypuścił na nich gromonośną torpedę. I byłby trafił, grzebiąc w odmętach parę kochanków, gdyby nie stary bosman, który z okrzykiem „Ty psie, nie rusz mego pana!" — skoczył z bom-bramrei przez marsa-fał, i chwyciwszy torpedę za stalowy ogon — nawrócił ją z powrotem!

Rozległ się głośny huk i łódź podwodna z głębin wyleciała w powietrze! Stef i Lora ocaleli. Podpłynąwszy do bosmana, który okazał się dawnym szturmanem Stefa, wyciągnęli go na pokład „Irmy". Poczym poszli bejdewind na sztag w trzy czwarte i wyjąwszy tonę z zenzy, poczęstowali bosmana-zbawcę małmazją ze Spitzbergu. Lora dodała nawet trochę konfitur — własnej roboty — z róży wiatrów. Że zaś w międzyczasie kokpit przygotował kolację, więc zjadłszy po kawałku siudwestki i popiwszy prawdziwie marynarskim sztakslem, legli w dryf na obitej ceratą kanapce. Wokoło nich bałwany pełniły czujną straż, pluszcząc radośnie...".

— Czy nie śliczne? — powiedział do mnie z wyrazem triumfu w oczach redaktor. Cóż pan na to?

Zwiesiłem głowę. Po czym rzekłem pokornie:

— Tak, panie redaktorze. Ja tego nie potrafię. Od dziś rezygnuję z marynistyki.

Jim Poker

Z perspektywy 4-ch lat...

Po upływie 4-ch sezonów żeglarskich, w których rok rocznie Zarząd Główny AZM organizował obozy morskie dla swoich członków — z całą satysfakcją stwierdzić możemy triumf zdrowej idei. Bowiem w ciągu 4-ch lat pracy AZM, mimo piętrzących się trudności, stał niezmiennie na stanowisku, że sprawa jak najdalej posuniętej masowości i powszechności w przysparzaniu społeczeństwu ludzi znających i kochających morze, pragnących stać się uświadomionymi i pełnowartościowymi pracownikami na tym polu — jest koniecznością chwili.

Wbrew bezsensownym przepowiedziom, AZM w 5-ym roku istnienia, jako organizacja ideowo-sportowa rozwija się zgodnie ze swoimi założeniami coraz szerzej, wciągając w orbitę swoich poczynać coraz większą masę młodzieży akademickiej.

Obok K. H. D. Ż. Akademicki Związek Morski jest jedyną organizacją, która wypracowała sobie dokładny system szkolenia znacznych zastępów młodzieży. Świadczy o tym chociażby fakt, że operując bardzo skromnymi środkami organizacja ta potrafiła w ciągu 4-ch lat przeszkolić w swoich obozach około 1.500 ludzi. Tabor nie tylko że nie uległ rozbiciu, zniszczeniu lub zatopieniu, jak to przepowiadano, lecz od czasu pierwszych obozów bardzo wydatnie się powiększył. Te t. zw. „cygańskie obozy" przysporzyły morskiej sprawie sporą gromadę uświadomionych ideowo i zahartowanych fizycznie pracowników społecznych. Wreszcie warto tu jeszcze zaznaczyć, że obozy AZM niejednokrotnie stawały się opatrznościową stacją ratunkową dla jachtów (którymi dowodzili często powszechnie uznane „autorytety") gdy wysadzały się one w farwaterze Jastarniańskim na mieliznę.

Wspomnieć tu jeszcze trzeba, że obozy organizowane rok rocznie przez AZM są zawsze samowystarczalne, ponieważ zarówno organizatorzy, jak i członkowie dokładnie zdają sobie sprawę z konieczności oszczędnej gospodarki. Szkoda, że w rozważaniach naszych matadorów nad planowym rozwojem sportu żeglarskiego w Polsce, głos organizacji, która dowiodła że chce osiągnąć makismum korzyści przy minimalnym nakładzie środków, pomija się jako niekompetentny. Szkoda, bo uniknęłoby się wówczas niejednokrotnie marnowania znacznych nieraz funduszów na rzeczy, które nie mogą przynieść spodziewanych korzyści.

Stwierdzając powyższe, AZM bynajmniej nie uważa, że osiągnął już ideał swoich zamierzeń. Bo chociaż obozy morskie AZM, zorganizowane w latach ubiegłych, niewątpliwie przyczyniły się nie tylko do rozpowszechnienia umiłowania sportu żeglarskiego na morzu wśród szerokich mas młodzieży akademickiej, lecz, co jest znacznie ważniejsze, zdołały przyciągnąć społeczność akademicką w sferę głębszych zainteresowań problemami handlu horskiego, budownictwa morskiego i portowego, sprawami kolonialnymi, migracyjnymi i t. p.— to jednak sprawy te dalekie są od ideału i wymagają nieustannego wysiłku aby stanęły na wysokości zadania, pomagając w ten sposób społeczeństwu do odrobienia w szybkim tempie kilkowiekowej naszej ignorancji morskiej.

Dzięki przekonywującej wymowie przytoczonych powyżej uwag, LMK przyczyniła się w r. 1936 do powiększenia taboru AZM o jeszcze jeden jacht pełnomorski („Jurand"), a PUWF i PW wybudował w tymże 1936 r. na zupełnie nieuregulowanym dotąd piaszczystym terenie, zajmowanych przez AZM w Jastarni — wspaniały ośrodek (budynek administracyjny z jadalnią, świetlicą, tarasem i 2 budynki mieszkalne z wodą bieżącą i elektrycznym oświetleniem), oddając go do użytku AZM i KHDŻ na czas trwania obozów.

Wskutek uzyskania wygodnego pomieszczenia dla obozu, AZM będzie miał możność w roku bieżącym zwrócić baczniejszą uwagę na stronę wychowania ideowego, ponieważ, jak nadmieniono wyżej, strona szkolenia żeglarskiego została już rozwiązana na poprzednich obozach w sposób zadawalniający.

W krótkim zarysie organizacja tegorocznego obozu morskiego AZM będzie się przedstawiała następująco.. Do szkolenia uczestników obozu użyty będzie tabor, składający się z: 1) jachtów — „Swarożyc", „Jurand, „Szkwał", „Poświst", jednego jachtu klasy „Seefahrt" (V), przydzielonego AZM-owi przez Radę Jachtingu, 2) jolek — „Marzenna" i „Dziewanna" oraz 3) 3 szalup. Poza tym w akcji szkoleniowej częściowo będą wykorzystane jachty: „Krzysztof Arciszewski" i „Wojewoda Pomorski". Obóz trwać będzie on dn. 1.VII do dn. 28.VIII i składać się będzie tak, jak w latach poprzednich, z 2-ch turnusów 4-otygodniowych. Obóz poprzedzony będzie specjalnym kursem dla przeszkolenia instruktorów, trwającym od dnia 10 do 30.VI, oraz zakończony dalszym rejsem dla specjalnie wyróżniających się pod względem uzdolnień żeglarskich uczestników obozu w terminie od 1 do 25.IX.

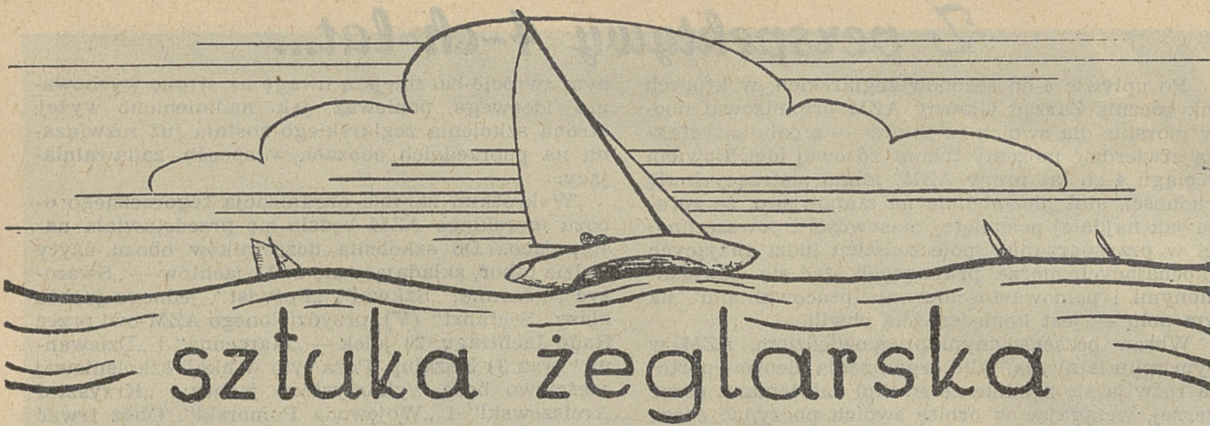
Pojemność obozu w każdym turnusie liczona jest na ok. 200 osób. Jachty: „Jurand", „Krzysztof Arciszewski" i „Wojewoda Pomorski" przez cały czas trwania obozu będą odbywały dalsze 10—14-dniowe pływania; szkoląc żeglarzy na stopień sternika — pozostały tabor wykorzystany będzie na zatoce przy szkoleniu kandydatów na żeglarzy. Prócz praktycznego szkolenia w sztuce żeglowania, prowadzony będzie na obozie kurs obejmujący zarówno zagadnienia handlu morskiego i kolonialne, jak i teorię żeglowania oraz umiejętność robót liniowych. Plan szkolenia obejmuje także szczegółowe zwiedzanie portów polskich, szczególnie Gdyni i Gdańska, wraz z urządzeniami portowymi i przemysłem portowym. Każdy uczestnik obozu obowiązany będzie w ciągu dnia do 8 godzin zajęć przewidzianych programem (prócz niedziel). Na czele obozu stoi komendant, któremu podlegać będą: kierownik wyszkolenia i kierownik organizacyjny, którzy skolei będą mieli pod sobą — pierwszy instruktorów żeglarskich i wykładowców, drugi — intendenta, oboźnego i kuchnię. Organizacja obozu daje gwarancję jego sprawnego funkcjonowania i tylko od uczestników będzie zależało, ile korzyści przyniesie im przebywanie przez 4-y tygodnie w obozie.

Jeżeli się zważy, że pobyt 4-tygodniowy w obozie kosztować ma tylko 80 złotych od osoby, to zrozumiałym jest, że moralnym obowiązkiem każdego uczestnika będzie propagowanie wśród najszerszych mas społeczeństwa wpojonej weń na obozie idei, że tylko umiejętne władanie morzem może zapewnić Polsce niepodległy byt i dobrobyt. **Michał Skiema**



Fot. O. Jabłoński

Namioty na wydmach (Obozy AZM z r. 1935)



Żegluga oceaniczna

Pod powyższym tytułem zamieścić chcę kilka uwag o cechach charakterystycznych żeglugi po „nieco większych“ morzach — jakie stanowią oceany. Żegluga bowiem po oceanie różni się w wielu szczegółach od żeglugi po morzu i różnice te najzupełniej uprawniają do rozbicia pojęcia „żegluga“ na „żeglugę oceaniczną“ i „żeglugę morską“.

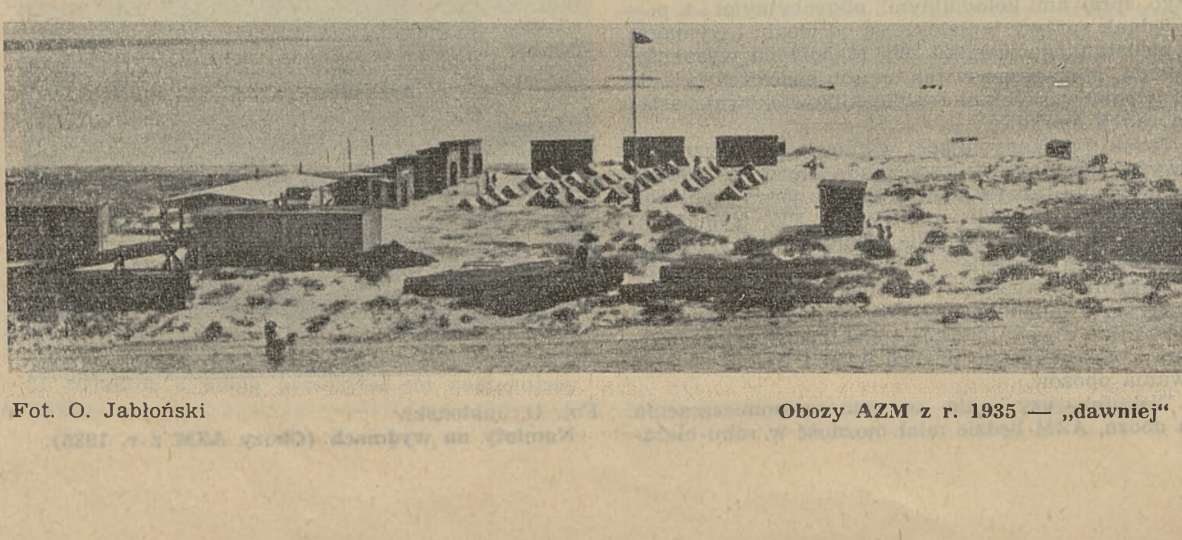
Trudno jest żeglarzowi z „zamkniętego stawu“— jakim jest nasz Bałtyk — wczuć się w odmienność sytuacji w żegludze oceanicznej. Tu na Bałtyku przyzwyczajeni jesteśmy do ciągłych zmian wiatru, jego kierunku i natężenia. Tu kapitan jachtu kładzie się na spoczynek z nieprzyjemnym podskórnym uczuciem bliskości lądu z jego mieliznami i rafami— obecność których każe kapitanowi zrywać się ze snu i wybiegać na pokład, aby zobaczyć czy to nie „już“. Tu żeglarz na wachcie bezustannie uważa na chmury — na możliwości szkwału — tu załoga prawie ciągle zwija, rozwija, refuje lub odrefowuje żagle. Żeglując po morzu jesteśmy przyzwyczajeni, że do płynięcia pod żaglami potrzeba ciągłej pracy — nic darmo — jak ciągłej pracy palaczy wymaga posuwanie się parowca. Czy taki żeglarz „morski“ po latach spędzonych na morzu i zażywający spoczynku tylko w portach lub najwyżej podczas nielicznych cisz — uprzykrzonych zresztą przeważnie martwą falą — czy taki żeglarz uwierzy tak „na słowo“, że na oceanie można już nie tylko dniami, ale **tygodniami** nie zmieniać żagli — i nie tylko samych żagli — ale nawet i ich położenia — oraz, czy uwierzy, że przy takim „dolce far niente“ można przebywać tysiące mil, wylegując się na pokładzie.

Dopiero na oceanach wiatr na prawdę za nas pracuje, pracuje regularnie, posłusznie. Żeby poznać to uczucie żeglarza, obserwującego jak godzina za godziną z regularnością parowca pozostawiają za nami mile, dziesiątki i tysiące mil drogi wodnej prawie bez żadnego z naszej strony wysiłku — trzeba choć raz odbyć taką podróż.

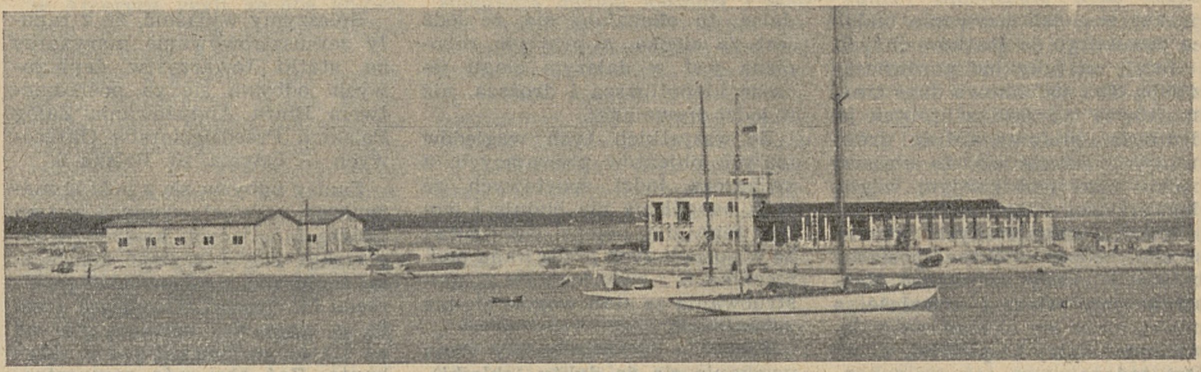
Oczywista, i ocean ma swoje wymagania. Ażeby móc tak żeglować stale pełnym wiatrem — nie możemy posuwać się w dowolnym kierunku — a tylko musimy znaleźć się na specjalnej trasie, wzdłuż której wieją właśnie takie pracowite wiatry, nazwane nawet przez anglików „trade winds“ (passat).

O wyborze drogi na oceanie orientujemy się podług specjalnych map pilotowych — na których oznaczone mamy kierunki wiatrów i rozmieszczenie tych wiatrów. Na mapach tych podane jest jeszcze szereg dodatkowych danych — które musi żeglarz uwzględniać w swej podróży. W wyniku wielowiekowego doświadczenia ludzkości w podróżach po oceanach — na mapach pilotowych podane mamy już gotowe trasy dla żaglowców — których musimy się trzymać prawie ściśle. Taką typową trasą passatową jest droga żaglowcowa: Kanał La Manche — New York. Płynąc z Europy do Ameryki żaglowcem nadkładamy drogi prawie dwukrotnie — płyniemy bowiem nie prosto na zachód, a głębokim łukiem wygiętym ku południowi, sięgającym do równoleżnika 20° szerokości północnej. Pomimo nadłożenia drogi, do Ameryki przybędziemy szybciej — niż gdybyśmy płynęli wprost na zachód — a w dodatku płynąć będziemy pełnym wiatrem. (Na linii prostej, łączącej Europę z Ameryką Północną — panują wiatry zachodnie; płynąc zatym z Europy do Ameryki po linii prostej — mielibyśmy stale wiatr przeciwny).

Słynny żeglarz angielski E. G. Martin podaje ciekawe uwagi o podróży jachtu „Jolie Brise“ przez Atlantyk tą właśnie omawianą trasą w r. 1926. Ogólna trasa z Anglii do Ameryki (głębkim łukiem wygiętym ku południowi) i z powrotem (wprost na wschód po linii prostej) wyniosła około 10.000 mil



Fot. O. Jabłoński **Obozy AZM z r. 1935 — „dawniej“**



Fot. O. Jabłoński

Obozy AZM z r. 1936 — „obecnie“

morskich. Z tego 85% drogi „Jolie Brise“ odbyła pełnymi wiatrami. W drodze do Ameryki na odcinku 3.500 mil jacht płynął **prawie bez przerwy pełnym wiatrem!**

Powyższe różnice w żegludze oceanicznej w stosunku do żeglugi morskiej wymagają oczywiście zaprowadzenia zmian w ożaglowaniu. Nasze idealne do bejdewindów żagle skośne muszą ustąpić żaglom rejowym — przystosowanym do pełnych wiatrów.

Żegluga oceaniczna — wobec wielkich odległości od lądu — jest pozbawiona tego największego niebezpieczeństwa marynarza — jakim jest rozbicie o ląd. Również sama żegluga w passatach jest o wiele spokojniejsza od żeglugi na zmiennych wiatrach. Mogłoby się zatem wydawać, że żegluga oceaniczna jest właściwie bezpieczniejsza od żeglugi morskiej. Ale, niestety, zanim dostaniemy się na pełny ocean, musimy przebyć przed tym „wstęp“ do oceanu. A te „wstępy“ w postaci różnych burzliwych Zatok Biskajskich, mórz Chińskich z tajfunami, wschodnich amerykańskich wybrzeży z cyklonami i t. p. — są mniej przyjemne.

Dlatego — wybierając się na ocean — musimy solidniej zaopatrzyć się w komplety żagli sztormowych i zapasowe części osprzętu. Dalsze przystosowania statku do żeglugi oceanicznej wynikają z faktu długotrwałości żeglugi (nieraz do 3-ch miesięcy) bez kontaktu z lądem ani żadnym innym statkiem.

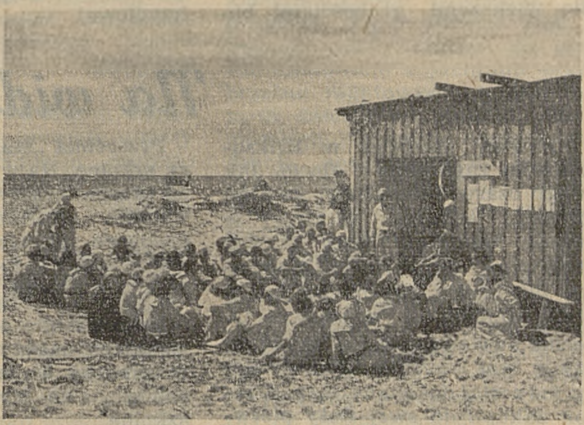
W drodze na oceanie nie możemy dopuścić do złamania masztu, nie może nam zabraknąć wody słodkiej, ani prowiantu, ani lekarstw, ani zapasowych części osprzętu (płótna, lin). Na oceanie musimy być samowystarczalni pod każdym względem — tak co do dawania sobie rady z naprawami osprzętu, jak i co do utrzymywania załogi w zdrowiu.

Zatym rejs oceaniczny przygotowujemy bardziej starannie, niż zwykłą wyprawę morską — a w czasie drogi zachowywać będziemy jak największą ostrożność. Te starania będą nam stokrotnie wynagrodzone długimi okresami wypoczynku w łagodnych powiewach passatu, chłodzących palące promienie południowego słońca.

Na zakończenie jeszcze kilka uwag technicznych. W żegludze oceanicznej olbrzymią rolę grają **górne żagle.** Nawet płynąc pod trajslem — stosowano „topsel - trajsla“. (Trajsla w żegludze oceanicznej używamy chętniej, niż grot-żagla, gdy trzeba już płynąć ostrymi wiatrami — bo przy tym żaglu mamy mniejsze niebezpieczeństwo złamania masztu, szczególniej na kutrze). E. G. Martin podaje, że gdy na jachcie „Jolie Brise“, płynącym na świeżym passacie z szybkością 6 węzłów pod bryfokiem i górnym żaglem „raffee“ (trójkątny żagiel nad bryfokiem) zwinięto ten górny żagiel — szybkość spadła do..... 3 węzłów! Tłumaczy się to równiejszym wiatrem w górze (nad samą powierzchnią wody fale oceanu tamują siłę wiatru).

Druga uwaga, która nawet najwytrawniejszym żeglarzom „morskim“ nie przyjdzie do głowy — to sprawa przecierania się lin w długiej żegludze passatowej. W żegludze po morzu tego nie spotkamy, bo tu wiecznie zmieniamy żagle, ich ustawienie itp. i liny pracują równomierniej — a nie ciągle w jednych i tych samych zgięciach. Gdy jednak „Jolie Brise“ przebywała swoje 3500 mil bez przerwy pełnym wiatrem — zrozumiałe, że liny trąc się we wszelkich zagięciach, przy przejściu przez blok itp. ciągle w tych samych miejscach — mogły się poprzecierać. Dlatego do żeglugi oceanicznej dobrze jest przystosować olinowanie — zamieniając te odcinki lin, które pracują na zgięciach — krótkimi odcinkami z łańcuszków.

Żegluga wiatrami pełnymi — na skrzydłach passatów — to cały romantyzm żeglugi oceanicznej. Nie ma tu też wiecznej mordęgi ze zmianą żagli. z wieczną zmianą ich położenia i wieczną obawą lądu, jak na zamkniętych obszarach mórz. Żegluga w passatach w stosunku do żeglugi wiatrami zmiennymi — najlepiej daje odczuć żeglarzowi różnicę między „oceanem“ a „morzem“. **Cutty Sark.**



Fot. O. Jabłoński

Odczyt dyr. Rakowskiego w obozach AZM z r. 1935

Skrzynka żeglarska

Stanisław Chełmicki — Terespol. Spieszymy przede wszystkim odradzić Panu zamiar budowania swego jachciku z żelaza.

Stosowanie żelaza, a raczej stali (obecnie w technice każde kowalne żelazo nazywa się stalą) do budowy całkiem małych jednostek jest w równej mierze nie-

praktyczne, jak używanie budulca drzewnego do statków dużych.

Jeżeli na przykład porównamy z sobą dwa jednakowo duże transportowce morskie, z których jeden będzie stalowy, a drugi drewniany, to okaże się, że stalowy będzie miał pod każdym względem przewagę. Będzie lżejszy; pojemność wewnętrznych pomieszczeń będzie większa, posiadać będzie większą sztywność konstrukcyjną, większą trwałość, a nawet może się okazać, że budowa była mniej kłopotliwa, a zatem tańsza.

Odwrotnie, przy podobnym porównywaniu objektów małych (np. jachtów) w większości punktów stwierdzić będziemy musieli przewagę konstrukcji drewnianej nad stalową, przede wszystkim zaś kadłub będzie lżejszy i znacznie prostszy w robocie (tańszy).

To odwracanie się ocen wynika z tego, że przy małych jednostkach praktycznie jest trudno wyzyskiwać w pełni przewagę mocy stali nad drzewem.

W konkretnym wypadku, gdyby Pan, budując swój jachcik ze stali, zechciał posunąć się do najniższych, dopuszczalnych wytrzymałością stali, wymiarów części budulcowych, to okazałoby się: 1-o, że na poszycie stosować trzeba tak cienką blachę, że od byle lokalnego uderzenia będzie się deformowała (wyginała), 2-o, że zastosować trzeba tak misternie lekką i gęstą konstrukcję szkieletową, że jej robocizna wypadłaby napewno drożej, niż wszystkie uzyskane korzyści to usprawiedliwić mogą.

Jeśliby natomiast Pan zrezygnował z wyzyskiwania pełnej mocy stali i zastosował uproszczoną konstrukcję z odpowiednio większymi grubościami budulca, to okazałoby się, że łódź jest za ciężka, a przytym robocizna jest w dalszym ciągu jeszcze kłopotliwsza i droższa, niż w łodzi drewnianej.

Ze wszystkich tych względów małych objektów pływających, a zwłaszcza łodzi sportowych ze stali naogół się nie buduje i wobec tego nie należy się dziwić, że w posiadanych przez Pana podręcznikach ewentualność konstruowania ze stali wogóle się nie przewiduje.

Podobnie odradzalibyśmy Panu uciekanie się do dykty (sklejki). Nie ulega wątpliwości, że współczesne dykty, t. zw. wodoodporne mogłyby w przyszłości zyskać szersze zastosowanie do budownictwa jachtowego. Nastąpi to jednak dopiero wtedy, gdy właściwi konstruktorzy zechcą i zdołają wypracować odpowiednie dla tego celu systemy konstrukcyjne, które nb. okazać się musiałyby dość praktyczne. Sprawa jest o tyle trudna, że należałoby w związku z tym nagiąć tu i ówdzie obecną formę jachtów do właściwości specyficznych tego nowego budulca, w czym oczywiście nie można byłoby naruszyć zalet nawigacyjnych jachtów.

Dotąd znane nam są tylko wypadki szczęśliwego zastosowania dykty do niektórych typów kajaków oraz do wewnętrznego obudowania jachtów.

Jak ze wszystkiego powyższego wynika, nie należy już tak bardzo pogardzać materiałem drzewnym i klepkowym systemem budowy. **(J.)**

Cz. Kalus — Katowice. — Zapytuje Pan, w jaki sposób odbywa się u nas zaciąg (zamusztrowanie) do załóg statków floty handlowej.

Śpieszymy wyjaśnić, że z reguły zamusztrowywanie marynarzy na statki towarzystw żeglugowych odbywa się za pośrednictwem Biura Angażowania Załóg Polskich Przedsiębiorstw Okrętowych — Gdynia, ul. Polska 6.

Zaciąg odbywa się z pośród marynarzy, zarejestrowanych w tym Biurze i mających książeczki żeglarskie. Aby otrzymać książeczkę żeglarską z odpowiedniego Urzędu Marynarki Handlowej, trzeba w ciągu 6-u miesięcy pływać na statku w charakterze praktykanta. Zaś aby móc zamusztrować się w charakterze praktykanta, trzeba być zarejestrowanym w Gdyńskim Biurze Pośrednictwa Pracy oraz posiadać dowód osobisty z poświadczeniem obywatelstwa, dokument wojskowy i świadectwo moralności.

Jeżeli Pan chce zostać marynarzem, to czujemy się w obowiązku przestrzec, iż w chwili obecnej dużo naszych wykwalifikowanych marynarzy pozostaje na biczu (bezrobotni) i o tym, aby osoba, nie pracująca dotąd na morzu mogła być zamusztrowana, trudno nawet marzyć.

Bezrobocie wśród naszych marynarzy spowodowane zostało w dużej mierze z powodu zwolnienia obcokrajowców przez floty wszystkich państw.. Bowiem w dobie światowego kryzysu każde państwo dąży do zatrudniania przede wszystkim własnych poddanych. Wskutek tego dużo naszych rodaków, zatrudnionych we flotach mocarstw morskich, utraciło pracę.

Obecna nasza flota handlowa jest jeszcze zbyt mała, aby mogła zatrudnić wszystkich rodzimych t. zw. „biczmenów", którzy próżno oczekują na jakąkolwiek pracę w swoim zawodzie. **(G.)**

Na widnokręgu

Pierwszy parowiec w Eriksonowskiej żaglowcowej flocie. Jak swego czasu donosiliśmy, kapitan Erikson, posiadacz ostatniej w świecie handlowej floty dużych żaglowców, zapowiedział stopniową likwidację swych żaglowców przez zamianę ich na parowce. Obecnie dowiadujemy się, że pierwszy w tym kierunku krok, niestety. już został dokonany. Kap. Erikson zakupił do swej floty pierwszy parowiec. Jest to zbudowany w r. 1906 frachtowiec „Kirsta". Dokonując tej transakcji, kap. Erikson raz jeszcze oświadczył przedstawicielom prasy, że zmusza go do tego tylko konieczność, wynikająca z braku na rynku światowym zdatnych do użytku dużych żaglowców. **(J.)**

Przeróbka „Majestic" na koszary szkolne. Największy w okresie od czasów przedwojennych do powstania „Normandie" angielski parowiec pasażerski „Majestic" (ex Bismark), został w r. ub. wycofany z obiegu.

Jak obecnie dowiadujemy się, został on nabyty przez angielską marynarkę wojenną, która przerobiła go na pływające koszary szkolne.

Jako His Majestic Ship „Caledonia" ma być on na stałe stacjonowany w szkockim porcie wojennym Rosyth. W końcu kwietnia b. r. nastąpiło uroczyste oddanie do użytku szkół wojskowych tych niewątpliwie największych w świecie pływających koszar. **(J.)**

Obrońcy Pucharu Ameryki. Przygotowania do tegorocznych 35-tych od r. 1851 najwspanialszych regat świata o t. zw. Puchar Ameryki już dobiegają końca.

W początkach maja zakończona miała być budowa nowego amerykańskiego jachtu „Ranger", poczem wkrótce nastąpić miały wyjazdy próbne. Prawdopodobnie w połowie czerwca odbędą się jeszcze zawody eliminacyjne pomiędzy obu amerykańskimi pretendentami do obrony Pucharu, t. j. między jachtem „Ranger" i „Yankee". Podobna eliminacja dokonana również zostanie po stronie angielskiej pomiędzy jachtami „Endeavour I" i „Endeavour II". Charakterystycznym jest, że eliminacja ta odbędzie się dopiero

w Ameryce, czyli, że oba angielskie jachty będą musiały odbyć podróż przez Atlantyk.

Sądząc z głosów prasy angielskiej, wnioskować można, że jeszcze nigdy Anglia nie stawała do tych zawodów z tak długotrwałymi i systematycznymi przygotowaniami, jak obecnie. Społeczeństwo angielskie jest święcie przekonane, że tym razem uda się już wreszcie wydrzeć Ameryce zatrzymywane od r. 1851 bez przerwy trofeum.

Następny Nr „Szkwału" zawierać będzie obszerny artykuł, poświęcony tym niewątpliwie najciekawszym regatom świata. **(J.)**

„Normandie" odzyskuje „Błękitną wstęgę Oceanów". Jak pamiętamy, w lecie ub. roku nowowybudowanemu olbrzymowi angielskiemu „Queen Mary" udało się ustalić nowy rekord szybkości na trasie Europa — Ameryka Płn. i tym samym zdobyć powiewającą poprzednio na masztach francuskiej „Normandie" — „Błękitną wstęgę Oceanów".

Porażki tej jednak Francja nie uznała za ostateczną. Na czas ub. zimy „Normandie" została wycofana z obiegu i poddana szeregowi przeróbek, wśród których najistotniejszą była zmiana śrub z trzy na czteroskrzydłowe. Jak obecnie okazało się, zabieg ten dał jak najlepsze rezultaty. Największy poprzedni defekt — wibracja — został usunięty, a równocześnie podniosła się szybkość marszowa statku. Gdy w dniu 23 marca bieżącego roku „Normandie" zawinęła o godzinie 12 m. 30 do Le Havre w powrocie ze swej pierwsze tegorocznej podróży, to okazało się, że 2978-mio milowa trasa od latarniowca Ambrose została przebyta w 4 dni 6 min. i 23 sek, co daje przeciętną szybkość 30,99 węzłów.

Ponieważ zaś rekord „Queen Mary" wynosił 30,63 węzłów, przeto wstęga, symbolizująca prymat techniczno-morski z powrotem powiewać zaczęła na masztach francuskiej „Normandie".

Rozentuzjazmowana tym sukcesem fachowa prasa francuska podkreśla, iż zwycięstwo „Normandie" jest tym bardziej znamienne, że przy równej prawie wyporności z „Queen Mary" posiada moc maszyn o 40.000 koni mechanicznych mniejszą. **(J.)**

Uratowanie $^3/_4$ statku. W początkach stycznia r. b. 7000-tonowy parowiec „English Trader" płynąc z ładunkiem zboża australijskiego, wysadził się wskutek awarii steru na mieliznę koło Dart-Mouth (Anglia).

Pomimo, iż tylko sam dziób statku utknął na skałach, normalne sposoby ściągania z mielizny rezultatów nie dały. Towarzystwa ratownicze zdecydowały się wobec tego zrezygnować ze ściągania dziobu kadłuba i poddać operacjom ratowniczym tylko część, nie posiadającą skał pod kilem. Po zbudowaniu przy pomocy nurków specjalnej grodni wodoszczelnej, dziób statku został odcięty. Uratowane w ten sposób $^3/_4$ statku wraz z większością cennego ładunku odholowano do najbliższego portu. Ciekawy ten zabieg fachowa prasa angielska określa jako: „clever salvage operation". **(J.)**

Bankructwo niemieckiej klasy jachtów „Seefahrt". Na jesieni ub. roku oficjalne nasze kierownictwo sportowo - morskie (Rada Jachtingu) zakupiło w Niemczech partię 12-tu nowych jachtów, w tym 6 sztuk należących do niemieckiej klasy „Seefahrt".

Do kupna tego ustosunkowaliśmy się krytycznie (patrz „Szkwał" Nr 12/36). Przede wszystkim bolało nas, że wydany został ciężki grosz (ponad 300 tys. zł) na parę luksusowych jednostek, podczas gdy społecznie uzasadnionym mogło być jedynie kupno najtańszych objektów, zdolnych ilością swoją zapoczątkować wreszcie rozwój naszego żeglarstwa sportowego wszerz.

Odpowiedziano nam wówczas z kół miarodajnych, że istnieje potrzeba wyprowadzenia jachtingu polskiego na arenę międzynarodowych regat, a zwłaszcza regat dalekomorskich, a z tego punktu widzenia zakupione jachty, szczególnie zaś należące do klasy „Seefahrt" uważa się za materiał wzorowy.

Nie mogąc zgodzić się z zasadą takiego stanowiska — równocześnie śmieliśmy poddać w wątpliwość, czy aby jachty „Seefahrt" rzeczywiście stanowiły aż tak bezsprzecznie wzorowy materiał, jeśli chodzi o potrzeby dalekomorskich regat względnie wypraw turystycznych (patrz „Szkwał" Nr 2/37 — Skrzynka Żeglarska).

Nasze pod tym ostatnim względem zastrzeżenia przyjęte zostały milczeniem, tymczasem ostatnio zaistniały fakty, potwierdzające w całej rozciągłości wysuniętą przez nas tezę.

Dowód ten wynika przede wszystkim z tego, że ostatnio niemieckie koła żeglarskie zdecydowały się swoje regaty dalekomorskie urządzać na podstawie przepisów angielskich, t. zw. reguły R. O. R. C. (Royal Ocean Racing Club). Dla każdego orientującego się w tych sprawach nie oznacza to nic innego, jak przyznanie się niemieckich kół żeglarskich do bankructwa lansowanej przez nie dotąd rodzimej klasy jachtów „Seefahrt" i jako rezygnacja z dalszej jej rozbudowy.

Spróbujmy sprawę tę w paru słowach wyjaśnić.

Ustanawiając w r. 1927 przepisy klasowe dla jachtów „Seefahrt" niemieckie koła żeglarskie były przekonane, iż dokonały „cudownego wynalazku" — jachtu uniwersalnego, przeznaczonego w zasadzie dla pełnomorskiej żeglugi (turystyka, regaty dalekomorskie), a równocześnie nadającego się także i do regat przybrzeżnomorskich.

Opierając się na teoretycznych domniemaniach, przystąpiono do realizacji wieloletniego planu ujednolicania u siebie taboru żeglarskiego, t. j. forsowania klasy „Seefahrt".

Szczególnie pilnym i ważnym zadaniem tej swoistej piatiletki miało być przyznanie jachtom „Seefahrt" wyłączności w startowaniu do regat dalekomorskich, które dotąd jeszcze odbywały się na podstawie przestarzałej już od dawna reguły handicapowej t. zw. „formułki K. R.". Z wprowadzeniem w życie tej koncepcji trzeba było, rzecz oczywista, odczekać do momentu, w którym jachty „Seefahrt" uzyskają dostateczne rozpowszechnienie.

Gdy jednak w roku bieżącym stwierdzono, że rozpowszechnienie jachtów tych uzyskało dostateczną cyfrę liczebną, a z drugiej strony zaistniała ostateczna już konieczność zaprzestania stosowania całkiem już nieusprawiedliwionych zasad „K. R.", to ku wielkiemu zmartwieniu realizatorów „pięciolatki" okazało się, że jachty „Seefahrt" niestety do regat pełnomorskich się nie nadają, że są za wątłe.

Sprawa stanie się zrozumiała, jeżeli się zważy, że zdrowa w założeniach swoich uniwersalistyczna koncepcja autorów przepisów klasowych w praktyce dała i dać musiała całkiem inne rezultaty.

Ze względu na b. szerokie zakreślone przepisami ramy norm klasyfikacyjnych powstawały w praktyce jedynie skrajne typy, o cechach, pokrywających się prawie całkowicie z jachtami przybrzeżno regatowymi, a tym samym dalekie od ideałów pełnomorskich. Naturalna bowiem tendencja konstruktorów zmierza zawsze ku wydobywaniu możliwego maximum efektów szybkościowych. Ponieważ zaś regaty przybrzeżno-morskie są o wiele częstszym zjawiskiem, niż dalekomorskie, nic przeto dziwnego, że jachty „Seefahrt" okazały się w praktyce całkowicie jednostronnie dostosowanymi do zadań przybrzeżno - regatowych — nie zaś do pełnomorskich.

Powyższe, łącznie ze stwierdzeniem, iż klasy „Seefahrt", pomimo usilnego lansowania, nie udało się absolutnie przeszczepić na tereny zagraniczne (my stanowimy wyjątek) postawiły obecnie niemieckie koła żeglarskie przed dylematem: albo czemprędzej skorygować braki przepisów klasyfikacyjnych jachtów „Seefahrt" i zacząć nową piatiletkę forsowa-

nia skorygowanego typu jachtu— zachowując na ten cały okres jeszcze formułkę K. R., albo też całkowicie zrezygnować z dalszej pielęgnacji tej rodzimej klasy i przerzucić się do stosowania w regatach pełnomorskich jednej z wypróbowanych w krajach morskich reguł budowlano - handicapowych. Wybór padł na ostatnie rozwiązanie, a w szczególności na przepisy angielskie. Było to niewątpliwie jedynie rozsądne wyjście ze ślepej uliczki, aczkolwiek trudne do przyjęcia ze względu na ambicję.

Dla żeglarzy niemieckich, hodowanych przez szereg lat w przeświadczeniu o bezkonkurencyjnych zaletach jachtów „Seefahrt", decyzja podobna spadła oczywiście jak grom z jasnego nieba i potrzebę podobną trzeba było oczywiście szeroko tłumaczyć. Zajęła się tym przede wszystkim fachowa prasa niemiecka.

Rzecz zrozumiała, że na otwarte przyznanie się do odniesionej plajty z jachtami „Seefahrt" nikt zdobyć się nie zdołał. Pomimo to jednak przyznanie się podobne zostało zawarte pomiędzy wierszami wszystkich wydrukowanych na ten temat artykułów. Jako przykład niech posłuży następujące zdanie, wyjęte z artykułu p. Perlia, kierownika tegorocznego komitetu organizacyjnego regat północnych (Die Yacht Nr 16):„...jeśli chodzi o nasze jachty „Seefahrt", to mogą one być ogólnie uznawane jedynie jako pierwszorzędny sprzęt do celów przybrzeżnomorskich; dzięki swemu rozpowszechnieniu posiadać on będzie i nadal prawo obywatelstwa".

Czyż nie jest dostateczne, aby otworzyły się wreszcie oczy naszym zapatrzonym w geniusz niemiecki jachtsmenom, uskuteczniającym dla nas zakupy taboru żeglarskiego. **(J.)**

Ratowanie zatopionych skarbów. W czasach ostatnich obserwować się daje wydatne uintensywnienie się wysiłków, zmierzających do odzyskania zatopionych ongiś skarbów.

Szczególnie bogatą pod tym względem inicjatywę wykazują włoskie towarzystwa dla ratownictwa statków. Np. towarzystwo „Sorima" posłało ostatnio swój czołowy statek ratowniczy „Arpione" na podróż odkrywczą do East London w Afryce Południowej. Statek ten wsławił się swego czasu wydobyciem złota z zatopionego w zatoce Biskajskiej parowca „Egypt".

Celem obecnej jego podróży jest przede wszystkim odnalezienie zatopionego przed 9-ciu laty parowca „Cariboo", posiadającego 1000 tonowy ładunek miedzi. Już wielokrotnie usiłowano bezskutecznie cenny ten transport wydrzeć morzu. Próby zawodziły, gdyż wrak leży na stosunkowo dużej głębokości i nadto w odległości około 1 mili morskiej od brzegu, przez co już prace są b. utrudnione. Ponadto poszukiwana miedź leży pod stosami zardzewiałego żelastwa. Powyższe skłania do przypuszczeń, że jeśliby obecnie Włochom udało się wrak ponownie znaleźć i doń dotrzeć, to praca nad wydobyciem będzie musiała trwać b. długo.

Równocześnie drugie włoskie towarzystwo zajęło się wydobywaniem cennego ładunku, zatopionego podczas wojny w pobliżu Messyny wraz z parowcem „Mongara". Jak dotąd było stwierdzone, wrak ten leży na 385 metrowej głębokości. Jeżeli nawet amerykańskiemu uczonemu Beebe udało się w swej kuli stalowej zejść koło Bermud na 923 metrową głąb, nie znaczy to jeszcze, aby na tych głębokościach można już było skutecznie dokonywać prac ratowniczych.

Trzecią wreszcie sensacją z tej dziedziny jest ponowiona ostatnio próba dotarcia do spoczywającej na dnie Oceanu Atlantyckiego słynnej amerykańskiej „Lusitanii", zatopionej w dniu 7.5.1915 przez niemiecką łódź podwodną „U. 20".

Przygotowania do prac tych czynione były już od b. dawna, lecz decyzja przystąpienia do wykonania nastąpiła dopiero niedawno.

Dzieła tego podjęło się dokonać amerykańskie towarzystwo Argonaut Corp. przy pomocy specjalnego statku „Ophir". Wrak „Lusitanii' leży koło Old Head of Kinsale, na głębokości przekraczającej 90 metrów. Jeszcze w r. ub. przeprowadzone zostały studia, podczas których opancerzeni nurkowie stwierdzili dokładne położenie wraku. Obecnie zaś rozpoczęte już zostały właściwe prace.

W zamiarach towarzystwa ratowniczego leży oczywiście ograniczenie się tylko do wydobycia metalów szlachetnych (miedź, bronz ew. złoto), oraz cenniejszych aparatur. Projekt prac przewiduje rozsadzenie w paru miejscach dynamitem burt wraku w celu utorowania nurkom drogi do wnętrz kadłuba.

Całość robót, łącznie z operacjami podwodnymi, ma być filmowana. Rząd amerykański pragnie wykorzystać tę okazję w celu ostatecznego przygwożdżenia rozsiewanego swego czasu kłamstwa niemieckiego, jakoby na „Lusitanii" znajdowały się transporty materiałów wybuchowych, co zkolei uprawniać miało Niemcy do zatopienia statku.

Wśród licznych przewidywanych korzyści z tej operacji figuruje m. i. pozycja „dochód z rozsprzedaży wykonanych z odratowanych części „Lusitanii" — souvenire".

Jak widzimy, cała ta impreza odbywać się będzie w 100%-wym stylu amerykańskim. **(J.)**

Plany kolenderskiej joli „B. M."

Przepraszając za zwłokę w wykonaniu naszej deklaracji z Nr. 12/36 „Szkwału", śpieszymy powiadomić wszystkich zainteresowanych, że wobec zakończenia prac nad opracowywaniem i powielaniem planów i instrukcji budowlanej joli B M, przystąpiliśmy już do ich rozsprzedaży.

Zamówienia należy kierować pod naszym adresem: Warszawa, Widok 10 AZM. Przy zamówieniach należy równocześnie przesłać tytułem zadatku złotych 10, zaznaczając na blankiecie przekazowym tytuł wpłaty. Wysyłka kompletów rysunków wraz z instrukcją będzie przez nas uskuteczniana w dziesięciodniowym terminie od daty wpłynięcia zadatku pocztą za zaliczeniem resztującej kwoty złotych 15.—. Osoby, które zamówień dokonały uprzednio, winny je uzupełnić powyższymi zadatkami.

Zarząd Główny
Akademickiego Związku Morskiego R. P.

Redaktor: STANISŁAW ZADROŻNY **Wydawca: LIGA MORSKA I KOLONIALNA**

Adres Redakcji: Warszawa, ul. Widok 10, III piętro, tel. 2-90-95. Konto PKO 367. Prenumerata roczna 6 zł.

Ceny ogłoszeń w „Szkwale": 1 strona 500 złotych, ½ strony 270 złotych, ¼ strony 150 złotych.

Nie zamówionych rękopisów redakcja nie zwraca

Drukarnia Naukowa, Warszawa, Stare Miasto 11. Tel. 509-17